OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 30 lipca 1939 r.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor naczelny: Leon Godlewski — Redaktor odpowiedz.: Edmund Urbański

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 30 lipca 1939 r. | NR 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł — **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

PROGRAMOWA ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W PROGRAMIE naszej gospodarki morskiej zagadnienia żeglugowe wysuwają się na czołowe miejsce. Fakt ten uzasadnia w całej rozciągłości potrzebę wzmożenia transportu morskiego w międzynarodowej wymianie towarowej — statkami polskimi. Sam problem, zarówno z uwagi na rozbudowę własnej floty handlowej, jak i odnośnie akcji tworzenia nowych szlaków komunikacyjnych pod narodową banderą, oraz ze względów na oszczędność dewiz za frachty morskie, jest jednym z kapitalnych elementów polskiej gospodarki morskiej.

O ile początki istnienia i rozbudowa polskiej floty handlowej, kroczyły prawie równolegle z budową i stopniowym wyposażaniem do pracy portu gdyńskiego, na skutek czego nie odznaczały się zbyt wyraźną linią rozwojową, o tyle nadzwyczajny, jak na stosunki europejskie rozwój portu gdyńskiego, postępujący równolegle ze wzrostem obrotów polskiego handlu zagranicznego drogą morską — wyłonił sam z siebie konieczność dokładniejszego zdania sobie sprawy i sprecyzowania zamierzeń odnośnie zwiększenia własnej obsługi transportowej przez obydwa porty p. o. c. Przejawy takiego nastawienia wiążą się niewątpliwie ze zdrowym instynktem gospodarczego usamodzielniania się, jakie cechuje cały dotychczasowy dorobek naszego Państwa jak i z faktem skrzepnięcia sił naszych zwłaszcza na odcinku morskim.

Problem rozwoju polskiej floty handlowej na skutek znacznego wzrostu tonażu w roku bieżącym, budzi szczególne zainteresowanie szerokich sfer gospodarczych, związanych pośrednio lub bezpośrednio z samym zagadnieniem. Należy z zadowoleniem stwierdzić, że zamierzenia nasze odnośnie kwestii rozbudowy własnej floty handlowej zostały wyraźnie sformułowane na jednym z tegorocznych posiedzeń Sejmu przez Ministra Przemysłu i Handlu p. Antoniego Romana, który w przemówieniu swym o wytycznych polityki przemysłowo-handlowej, podkreślając momenty racjonalnej planowości powiedział m. in. co następuje:

„Dla przykładu pozwolę sobie przypomnieć odcinek morski, który ujęty w ścisły plan, przy skromnych jak na tak ważny cel środkach finansowych, daje wyraźnie pozytywne rezultaty — lepsze niż w innych państwach zagranicznych".

W powiązaniu z powyższym należy stwierdzić, że już od szeregu lat rozbudowę naszej floty handlowej cechuje programowość Skutki działania tego czynnika są widoczne w realizacji opracowanego z końcem 1936 r. czteroletniego planu inwestycyj żeglugowych, stanowiących pierwszy etap ogólnikowo zarysowanego 10-letniego planu w tymże zakresie. Program

ten wykonywany jest prawie w 100 procentach i daje podstawę do twierdzenia, że wielkie dzieło rozbudowy polskiej marynarki handlowej, postępuje obecnie konsekwentnie naprzód.

Nasz czteroletni plan morski niebawem wejdzie w czwarty rok swego urzeczywistnienia. Przewidział on budowę względnie nabycie ogółem 30 statków morskich o nośności około 90 tysięcy ton w okresach budżetowych od 1937/38 do 1940/41. Znaczniejsza część tego programu została już wykonana, gdyż kupiliśmy względnie zamówiliśmy w międzyczasie 22 statki o nośności przeszło 70 tysięcy ton. Po przejęciu do eksploatacji motorowca „Chrobry", pozostaje w budowie 9 statków o nośności ponad 25 tysięcy ton, z czego 5 statków ma być wykończonych i oddanych do użytku jeszcze w ciągu bieżącego oku.

Według najnowszej statystyki, tonaż polskiej floty handlowej na dzień 1 lipca 1939 r. wynosił ca 122 tysięcy BRT, co po wliczeniu doń m/s „Chrobry" o pojemn. ca 11 tysięcy BRT przedstawia razem tonaż ponad 133 tysiące BRT. Na tabor ten składają się zarówno jednostki handlowe, jak i rybackie. Dotychczasowy stan tonażu jak i zapowiedziane powiększenie go w ciągu najbliższych miesięcy nowymi jednostkami, pozwala spodziewać się, że w ogólności do końca 1939 roku, tabor pływający polskiej floty handlowej wzrośnie o około 30 procent.

Jak słusznie podkreślił Pan Minister A. Roman na konferencji prasowej, urządzonej dn. 27 lipca 1939 r. na pokładzie m/s „Chrobry" w tym stanie rzeczy nasz program morski pozbawiony jest cech dorywczości, co zresztą całkowicie usprawiedliwiają przytoczone już poprzednio cyfry. W dalszym ciągu enuncjacji sternika naszej polityki gospodarczej usłyszeliśmy, że program ten opracowany został oraz jest opracowany i doskonalony na podstawie głębokich studiów, rzeczywistych potrzeb, już uzyskanej praktyki i w najściślejszym kontakcie z naszymi przedsiębiorstwami żeglugowymi, którym mają poszczególne jednostki służyć i które z natury rzeczy praktycznie stykają się najbardziej z wymogami żeglugi na poszczególnych odcinkach.

W związku z faktem powiększania się tonażu, który przyrasta w kontrolowanych przez Rząd przedsiębiorstwach żeglugowych względnie finansowania go z kredytów skarbowych, wyjaśnione zostało równocześnie stanowisko naszych sfer miarodajnych do sytuacji, która niejednokrotnie określana jest niesłusznie mianem etatyzmu względnie konfliktu przedsiębiorczości państwowej z inicjatywą prywatną. Według opinii sfer rządowych, konfliktu tego na odcinku morskim nie było i nie ma. Państwo nie zabiera bowiem nikomu miejsca, nikogo nie chce wypierać. Przeciwnie, Państwo wzięło na siebie tylko trud pionierstwa, a gotowe jest okazać wszelką pomoc kapitałom, które staną tutaj do pracy. Efekty takie już są: osiem prywatnych statków już pracuje pod banderą polską, trzy dalsze są w budowie, a każda nowa myśl zostanie powitana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu z radością i chęcią energicznej pomocy".

Dla wyjaśnienia należy dodać, że bezpośrednia działalność Państwa na odcinku morskim występuje wtedy, gdy nie jest w stanie przyjść inicjatywa prywatna i tylko tam, gdzie Państwo podejmując się podstawowych pionierskich prac gospodarczych — stwarza warunki dla rozwoju tejże prywatnej inicjatywy, a ją nie ruguje lub z nią konkuruje, co także podkreślił Pan Minister A. Roman.

W zakresie rozbudowy naszej floty handlowej wielki nacisk położony jest na rozwój linij regularnych, łączących Gdynię i Gdańsk z po tami tych krajów, z którymi utrzymujemy ożywione stosunki handlowe.

Obecnie posiadamy 16 linij regularnych, eksploatacja których odbywa się statkami polskimi względnie statkami czarterowanymi. Dwie dalsze linie znajdują się w opracowaniu. Z wymienionych 16 linij regularnych, 5 linij łączy nas z krajami bałtycko-skandynawskimi (Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, Litwa: z dojściem przez Kłajpedę), 7 linij łączy nas z krajami zachodnio-europejskimi (Anglia, Belgia, Francja, Holandia, Italia, Niemcy), a pozostałe 4 linie jako dalekobieżne, łączą nas z krajami Bliskiego Wschodu (Grecja, Turcja, Syria, Palestyna, Egipt, Alger) oraz z krajami Ameryki Północnej, Ameryki Środkowej (zat. Meksykańska) oraz Ameryki Południowej. Statki linij dalekobieżnych zachodzą również do niektórych portów europejskich (Dania) oraz afrykańskich (Senegal).

Na wymienionych wyżej liniach regularnych, bandera polska reprezentowana jest przez nowoczesny tonaż, przystosowany ściśle do jego zadań na poszczególnych szlakach. Jest to wystudiowany tonaż handlowy, o wysokich wartościach ekonomicznych, co dla eksploatacji taboru łącznie z udoskonalaniem metod pracy transportowej, posiada poważne znaczenie. Podobne

cechy posiada również szereg jednostek, zatrudnionych w naszej żegludze trampowej.

Wymienione momenty ekonomicznej budowy statków, jak i przystosowania ich do potrzeb techniczno-handlowych, łącznie z przemyślaną planowością tworzenia uzasadnionych gospodarczo nowych linij, stwarzają realną podstawę do dalszego rozwoju polskiej marynarki handlowej.

Statystyka przewozów towarowych statkami polskich linij regularnych wykazuje na przestrzeni minionego dziesięciolecia poważny wzrost transportów pod narodową banderą. O ile mianowicie przewozy na naszych liniach regularnych wynosiły w 1929 r. zaledwie 47.000 ton, w 1933 r. wzrosły do 245.000 ton, a w 1938 r. osiągnęły już 734.000 ton. Jeśli chodzi natomiast o ogólną ilość przewozów towarowych polskiej floty handlowej, przekraczała ona w okresie dwóch ubiegłych lat ponad 1.700 tysięcy ton rocznie, co stanowi zaledwie ca 10% obrotów obydwu portów. Wszystkie te przytoczone cyfry uzasadniają w całej rozciągłości celowość i potrzebę dalszych, nowych inwestycyj żeglugowych pod polską banderą.

Programowa rozbudowa naszej floty handlowej, jako jeden z głównych czynników pomyślnego rozwoju naszej gospodarki morskiej, obok pracy portów p. o. c. najlepiej dowodzi faktu umacniania się Polski nad Bałtykiem.

Edm. Urbański.

ZAGADNIENIE CIF CZY FOB W IMPORCIE ŚLEDZI SOLONYCH Z ANGLII

Ze względu na wygaśnięcie w kwietniu r. b. umowy pomiędzy importerami polskimi a angielskimi eksporterami śledzi solonych t. zw. Porozumienia Gdyńsko - Gdańskiego powstało aktualne zagadnienie zmiany niektórych punktów tej umowy. Dotyczy to w pierwszym rzędzie punktu 5-go, nakładającego obowiązek na polskich importerów zakupu c. i. f. na statkach zaczarterowanych przez stronę angielską. Zagadnienie to staje się tym bardziej aktualne, a to ze względu na sugestie odbytej w styczniu br. Konf. Importowej w Warszawie, idące po linii usamodzielnienia naszego importu drogą przejęcia przez polskiego odbiorcę przede wszystkim gestii w zakresie transportu, innymi słowy, dokonywanie zakupu na warunkach f. o. b. port kraju eksportującego. Jeszcze przed wygaśnięciem wspomnianej umowy importerzy śledzi w Gdyni, w porozumieniu z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, weszli w pertraktacje z eksporterami angielskimi, ażeby zmienić istniejący stan rzeczy w tej dziedzinie. Pertraktacje te nie zostały jeszcze zakończone i jednym z powodów, które wpływają na ich powolny bieg jest zdaniem naszym, brak jednomyślnego stanowiska ze strony polskich importerów. Zadaniem naszym jest więc próba wprowadzenia pewnej wspólnej wytycznej w tym względzie, którąby uzgodniła żywotne interesy importerów z interesami ogólnej gospodarki. Nim przejdziemy do krótkiej analizy pro i contra projektu zakupu fob zamiast cif, scharakteryzujemy pobieżnie samo Porozumienie Gdyńsko - Gdańskie.

Porozumienie to powstało w roku 1936 i obejmuje określone firmy importowe w Gdyni i Gdańsku, jako też eksportowe w Anglii. Celem jego jest skoncentrowanie importu w rękach firm, któreby swoją solidarnością i znajomością branży dawały stronie angielskiej gwarancję lojalnej i uczciwej współpracy. Jeżeli chodzi o stronę polską, to niewątpliwie ta część umowy jest korzystna i dla nas, gdyż drogą koncentracji firm importowych w Gdyni można przeprowadzić ich selekcję biorąc w niej jako miernik wagę gatunkową poszczególnej firmy. Polityka ta jest poza tym zupełnie zgodna z założeniami wspomnianej już konferencji importowej.

Jedną ze stron ujemnych tej umowy było do niedawna dominujące stanowisko strony gdańskiej, która decydowała o przyjmowaniu nowych członków do Porozumienia.

Stanowisko swoje wyzyskiwał Gdańsk w kierunku utrudniania polskim firmom wejścia do Porozumienia. Ostatnio sytuacja zmieniła się w pewnym stopniu na korzyść strony gdyńskiej, ze względu na zwiększenie się ilości głosów polskich w Porozumieniu. Zdaniem naszym o ileby Gdańsk w dalszym ciągu starał się utrudniać tą drogą normalną współpracę, należałoby w ramach umowy umożliwić stronie polskiej decyzję samodzielnego przyjmowania nowych firm polskich do Porozumienia.

Z kolei przychodzimy do zasadniczego zagadnienia, interesującego nas w tej chwili, a mianowicie do przymusu, nałożonego przez punkt 5 na członków Porozumienia, dokonywania zakupu c. i. f. Gdynia, na statkach czarterowanych przez stronę angielską.

Wiadomym jest, iż większość towarzystw eksportujących śledzie w Anglii jest równocześnie firmami maklerskimi, a nawet zajmują się one połowami śledzi i solarnictwem (np. firma Bloomfield's Overseas Ltd.), dlatego też zastrzeżenie sobie transportów jest z punktu widzenia strony angielskiej jednym z zasadniczych warunków. Waga tego zastrzeżenia bardziej się jeszcze uwydatni, o ile weźmiemy pod uwagę dodatkowe obciążenie, jakiemu podlega transport śledzi angielskich, wynoszące 1 sh od beczki. Normalna stawka wynosi około sh 2/6 od beczki, maklerzy angielscy pobierają od importera polskiego około sh 3/6, która to suma jest częstokroć jedynym pewnym zarobkiem eksportera angielskiego. Przy przeciętnym imporcie 300 tysięcy beczek rocznie do Polski stanowi to poważną sumę około 400.000 złotych.

Na pierwszy rzut oka staje się więc jasnym, iż wytworzone w ten sposób warunki są niekorzystne dla strony polskiej i że najwłaściwszym sposobem rozwiązania tej kwestii byłoby przystąpienie do zakupu fob port angielski i przejęcie tym samym transportu przez polskie towarzystwa maklerskie, któreby czarterowały statki na zlecenie polskich importerów. Ze względu na brak własnych statków-trampów w pierwszych przynajmniej latach musielibyśmy się posługiwać prawie całkowicie statkami zagranicznymi, należy jednak liczyć się z tym, iż zmieniona sytuacja przyczyni się do pobudzenia inicjatywy prywatnej w kierunku rozbudowy własnego taboru.

Stan naszej floty handlowej jest w tej chwili niewystarczający, szczególnie zaś odczuwa się brak statków-trampów, najbardziej odpowiednich przy transporcie śledzi. Z tego względu przewozem śledzi solonych zajmowała się dotychczas prawie wyłącznie z przedsiębiorstw polskich „Żegluga Polska“ S. A., ostatnio zaś na przełomie roku 1938/39 podjęta została nowa inicjatywa w kierunku rozbudowy przez kapitał prywatny naszej floty trampowej („Bałtycka Spółka Okrętowa“). Dotych-

czas, jak to wykazuje poniższa tabela, udział naszych statków w przewozie śledzi solonych do Polski, nie przewyższył 10%.

Porównanie importu śledzi solonych do Polski statkami polskimi do ogólnego importu

	1936	1937
Import statkami polskimi	2.110	4.506
Import ogólny	45.414	53.136
Stosunek %%	4,6%	8,4%

Z kolei zanalizujemy po krótce głosy, które się odzywają wśród polskich importerów przy omawianiu przejścia z zakupu śledzi solonych na warunkach c. i. f. na warunek f. o. b.

Zasadnicze zastrzeżenie, wysuwane przeciwko zmianie istniejącego stanu rzeczy, dotyczy ryzyka przy transporcie, które obciążałoby polskiego importera.

Jak wiadomo śledź solony jest artykułem szybko psującym się, szczególnie w sezonie wiosennym i letnim (t. zw. matiasowym i szkockim), odbiorca jest więc narażony przy zakupie f. o. b. na szereg strat, wynikających zarówno z ryzyka w czasie transportu, jak również i ze względu na różnorodność odmian samego gatunku śledzia w tym sezonie.

Przy zakupie c. i. f. ma on zawsze możność zakwestionować przy odbiorze nie odpowiadającą warunkom zakupu partię. Wypadki tego rodzaju zachodzą w praktyce, jeżeli chodzi o wspomniany sezon letni dość często i wszelkie straty wynikłe z tego powodu przez importera polskiego są pokrywane przez eksportera angielskiego.

W dalszym ciągu przy zakupie f. o. b. odbiorcy polscy zmuszeni by byli do utrzymywania w Anglii swoich agentów równocześnie (szczególnie w sezonie letnim) w kilku portach naraz (np. w okresie matiasowym w Stornoway, Stronsay, Wick, Lerwick) ze względu na to, że często jeden ładunek dla statku kompletowany jest z kilku miejscowości.

Sytuacja pod tym względem byłaby znacznie ułatwiona w sezonie jesiennym t. zw. jarmuckim, gdzie są tylko dwa porty (Great-Yarmouth i Lowestoft) w dodatku niezbyt odległe od siebie. Poza tym śledzie importowane z tych dwóch portów mają gatunki bardziej „standartowe", oraz są o wiele bardziej trwałe niż z sezonu szkockiego. Sezon ten nie jest tak ryzykowny dla importera polskiego i zorganizowanie zakupu na warunkach f. o. b. nie napotykałoby na większe trudności.

Dalsze zastrzeżenia polskich importerów są już o mniejszym znaczeniu, między innymi wyrażane są obawy, czy w wypadku ustąpienia transportu polskim towarzystwom maklerskim, strona angielska nie zechce zastrzec sobie dotychczasowy zysk sh 1 na beczce przez podwyższenie ceny śledzi. Zastrzeżenie to jest zupełnie realne, jednak w ogólnym zagadnieniu nie odgrywa ono poważniejszej roli.

Reasumując powyższe należy przyznać, iż obawy polskich importerów są w pewnej mierze usprawiedliwione o tyle, że do zagadnienia przejęcia gestii transportu należy podchodzić ostrożnie licząc się z istniejącymi warunkami.

Stan taki nie wyklucza jednak możliwości przystąpienia do natychmiastowego realizowania przynajmniej w sezonie jarmuckim powyższego zagadnienia, licząc się równocześnie z koniecznością (w miarę specjalizowania się naszych firm maklerskich w tym handlu oraz rozwoju naszego własnego tonażu) przejęcia w ciągu najbliższych paru lat całego transportu solonych śledzi angielskich przez stronę polską i przejścia tym samym na zakup f. o. b.

Warunkiem podstawowym przy podpisywaniu Gdyńsko-Gdańskiego Porozumienia na sezon 1939/40 powinna być zatem zmiana punktu 5 w znaczeniu zakupu śledzi przez członków Porozumienia w sezonie jarmuckim na warunkach f. o. b., a tym samym oddanie czarteru polskim maklerom za pośrednictwem gdyńskich importerów.

W. Kozakiewicz.



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ NASZEJ IZBY.

Dnia 25 lipca rb. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. Juliana Rummla posiedzenie Komisji Morskiej naszej Izby.

Na porządku dziennym obrad znajdował się ref. p. dr. B. Kasprowicza n. t. ulg podatkowych w Gdyni, w którym podniesiona została konieczność rozszerzenia ulg odnośnie podatku obrotowego, działających automatycznie, na przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe, dalej konieczność rozszerzenia na Gdynię ustawy o ulgach podatkowych, w odniesieniu do zwalniania od podatku dochodowego kwot, wpłaconych na akcję i udziały nowo powstających przedsiębiorstw. W referacie podkreślona została następnie konieczność przedłużenia działania art. 9 ustawy o popieraniu i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni z dnia 1 czerwca 1927 r. w zakresie ulg w podatku dochodowym, w odniesieniu do kwot wydatkowanych na inwestycje, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni — do końca 1942 roku. Jednocześnie wysunięto zasadę, że ulga ta winna mieć zastosowanie również do płatników zamieszkałych w głębi kraju, jeżeli bezpośrednio lub pośrednio kapitałami swymi przyczynią się do gospodarczego rozwoju miasta portowego Gdyni.

Komisja Morska w wyniku obszernej dyskusji całkowicie podzieliła te zapatrywania, jak również przyjęła odnośne wyjaśnienia w tym zakresie, przedstawione przez st. referendarza Izby p. M. Korytowskiego.

Komisja Morska wyłoniła następnie Podkomisję pod przewodnictwem radcy Izby p. Władysława Grabowskiego, która zajmie się sformułowaniem i zredagowaniem zgłoszonych postulatów.

Spośród innych spraw. które stanowiły przedmiot obrad Komisji Morskiej wymienić należy jeszcze projekt ustroju administracyjnego portu, który łączy się z zagadnieniem komercjalizacji portu gdyńskiego.

DELEGACJA GDYŃSKA NA X-YM KONGRESIE MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

W X-ym Kongresie Międzynarodowej Izby Handlowej, której obrady toczyły się w czasie od 26 czerwca do 1 lipca br. w Kopenhadze, wzięła udział delegacja sfer gospodarczych Gdyni w osobach pp.: Dr. B. Kasprowicza, nacz. L. Godlewskiego i kpt. Gorazdowskiego.

KONSULAT FRANCJI W GDYNI POSIADA KOMPETENCJE TERYTORIALNE NA POMORZE.

Kompetencja terytorialna Konsulatu Republiki Francuskiej w Gdyni — na podstawie zlecenia udzielonego mu przez przedstawicielstwo konsularne Francji w Warszawie, rozszerzona została oprócz miasta i portu Gdyni na całe województwo pomorskie.

Biura Konsulatu Francuskiego w Gdyni znajdują się przy ul. Sienkiewicza 36.

MIN. BECK I MIN. ROMAN W GDYNI.

Dnia 28 lipca br. bawił w Gdyni Minister Spraw Zagr. p. J. Beck z małżonką, który w towarzystwie obecnego Ministra Przemysłu i Handlu p. A. Romana oraz Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku p. Min. M. Chodackiego zwiedził Stocznię Gdyńską i nowobudujący się w niej statek polski s/s „Olza", a następnie przebywający w porcie m/s „Chrobry".

FABRYKA OCTU POWSTAŁA W GDYNI.

W związku z postępującym naprzód rozwojem przemysłu spożywczego na wybrzeżu, zanotować należy niedawne uruchomienie przez firmę Alojzy Nagórski w Gdyni-Chyloni — fabryki octu spirytusowego.

Zakłady przemysłowe wymienionej polsko-chrześcijańskiej firmy prowadzą od czasu swego założenia w 1931 r. fabrykację przetworów owocowych i warzywnych, do których zaliczyć można dział produkcji soków i win owocowych, dział kwaszenia kapusty i ogórków, uruchomiony w r. 1935 dział produkcji musztardy i marmelady, a w r. 1937 dział sterylizacji ogórków, niezależnie od prowadzonej rozlewni esencji octowej.

Uruchomiona w roku 1939 fabryka octu, jest pierwszą i jedyną na wybrzeżu. Zakład ten wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia techniczne, posiada zdolność dziennej produkcji octu 2.000 litrów.

Zastosowanie nowoczesnego urządzenia hermetycznie zamkniętego aparatu o pojemności 80.000 ltr. pozwala na produkcję octu spirytusowego o smaku winnym najlepszej jakości, o normalnym zabarwieniu, dobrym smaku i zapachu. Ocet ten nie zawiera żadnych domieszek choćby dla zdrowia nieszkodliwych ani środków barwionych. Produkt wymienionej fabryki ukazuje się na rynku pn. „Fala Ocet". która to nazwa jest prawnie zastrzeżona. Fabryka octu znajduje się w nowozbudo-

wanym gmachu, jest urządzona higienicznie i posiada własne laboratorium. Fabryka A. Nagórski w Gdyni-Chylonii zatrudnia ogółem 20 pracowników.

Surowiec dla swych celów, zwłaszcza owoce na wina, soki, marmolady, ogórki i kapustę, jak również gorczycę, fabryka sprowadza prawie w całości z uprzemysłowionego majątku Dzierżążno, pow. Tczew, o powierzchni ponad 500 morgów, należącego do właścicieli tego przedsiębiorstwa.

Roczna zdolność produkcyjna zakładów przemysłowych wynosi: 30.000 litrów wina owocowego, 8 wagonów (80.000 kg) soków owocowych, 5 wagonów (50.000 kg) marmelady owocowej, 60.000 kg musztardy, 50 wagonów (500.000 kg) kapusty kwaszonej, 5.000 beczek ogórków kiszonych oraz 360.000 ltr. octu, licząc tylko 50 procentowe wykorzystanie faktycznej zdolności produkcyjnej, co uzależnione jest od zbytu tego towaru. Działalność zakładów nastawiona jest częściowo na eksport, zwłaszcza surowych soków owocowych, które znajdują zbyt w Niemczech i Danii.

FABRYKA SKRZYNEK POWSTAJE W KANALE PRZEMYSŁOWYM.

W związku z prowadzoną budową Kanału Przemysłowego i częściowym przygotowaniem już terenów do eksploatacji, wzrasta zainteresowanie tymi terenami ze strony firm przemysłowych, których produkcja wymagać będzie dokonania bezpośrednich przeładunków na statki lub też sprowadzania zamorskich surowców drogą wodną wprost do fabryk.

Obecnie przygotowane tereny przy Kanale Przemysłowym mogą być nie tylko dzierżawione, ale również nabywane na własność. W ten sposób realizowane zostaną postulaty sfer przemysłowych, które od dłuższego czasu starają się o umożliwienie budowy przedsiębiorstw na gruntach własnych, posiadających odrębne hipoteki i dających możliwość uzyskania tańszego długoterminowego kredytu bankowego.

Pierwszą firmą, która nabyła na własność taki teren o powierzchni ok. 13 tysięcy metrów kwadratowych są zakłady przemysłowe M. Kreński Sp. z o. o. w Gdyni. W fabryce, którą firma wybuduje na tym terenie produkowane będą w pierwszym okresie masowo na eksport komplety skrzynkowe, galanteria drzewna, a w przyszłości uruchomione zostaną nowe działy, oparte również na obróbce drewna.

PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH U. M. W CZERWCU 1939 R.

W okresie sprawozdawczym portowe urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały wraz z zasobnikiem godzin 18.994 z zużyciem prądu 125.915 kWh i przeładowały 366.488 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za czerwiec w bieżącym roku 126,6%, w ubiegłym roku 85,5%, przyrost zatem wynosi 41,1%.

POJĘCIE „PRZERWY ŚWIĄTECZNEJ" W PORCIE GDYŃSKIM.

Rada Interesantów Portu w Gdyni potwierdziła na jednym ze swych ostatnich posiedzeń stanowisko Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w sprawie obliczania t. zw. przerwy świątecznej.

Przerwę tę oblicza się więc nie od północy do północy, lecz *od godz. 23 dnia poprzedzającego niedzielę względnie święto do godz. 23 dnia następnego.*

Jakkolwiek interpretacja ta odbiega nieco od przyjętej za granicą, to jest jednak ona logiczną konsekwencją szczególnych warunków, w jakich pracuje port gdyński, w którym praca odbywa się bez przerwy w ciągu całego tygodnia, przy czym robotnicy zmieniają się trzykrotnie *w ciągu dnia o godz. 7, 15 i 23.*

Niemniej jednak, aby zwrócić uwagę obcych armatorów na ten sposób obliczania przerwy świątecznej, Polski Związek Maklerów Okrętowych przystąpi w tych dniach do drukowania odpowiednich nalepek, któreby dołączone do dokumentów przypominały o trwaniu przerwy świątecznej w Gdyni od godziny 23 do godz. 23.

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W I-EJ POŁ. LIPCA 1939 R.

Sytuację ogólną na rynku frachtowym cechuje nadal tendencja zwyżkowa, spowodowana brakiem tonażu z morza Północnego i Bałtyku, który przesuwał się z morza Północnego na Bałtyk, przeważnie zafrachtowany pod ładunki złomu i rudy. W najbliższym czasie należy oczekiwać skupienia wolnego tonażu na Bałtyku, który jednak został w międzyczasie przeważnie zafrachtowany pod ładunki drzewa z Finlandii i Szwecji.

Zainteresowanie armatorów w ruchu dalekomorskim jest słabe, zwłaszcza w kierunku morza Śródziemnego.

Całe zapotrzebowanie na drzewo i apatyty z morza Białego zostało pokryte, brak natomiast ładunków powrotnych.

Eksport

Węgiel. Tendencja mocna, lecz w najbliższym czasie należy oczekiwać odprężenia. Ostatnio frachtowano tonaż 2/3000 ton z Gdyni lub Gdańska do Helsingfors po 5/6, do Stockholmu po 5/7½, do Oslo po 6/—, Amsterdamu 6/—, Antwerpii 5/1½, Rouen 7/6, Bordeaux 8/4½, Alexandria 12/—, Buenos Aires orientacyjnie 15/—.

Cement. Uzyskanie małego tonażu w obrębie Bałtyku nie napotyka na trudności. Ostatnio frachtowano 240 ton Gdynia/Stockholm po 5/6 fob & stowed, na rachunek zagranicy za-

frachtowano 2250 ton Gdynia/Ciudad Bolivar po 26/3 z załadunkiem w lipcu.

Makuchy. Słaby eksport makuchów krajowych. W najbliższym czasie oczekiwać należy transportów małych partyj makuchów węgierskich do Danii. Notowania frachtowe bez zmian.

Zboże. Eksport zboża słaby. Ostatnio płacono z Gdańska do Belgii 7/—.

Cukier. Ostatnio stawki frachtowe na cukier do Francji zwyżkowały znacznie. Za tonaż ca 1000 ton płacono do Le Havre 11/— do 12/—, do Dundee 9/—, armatorzy zainteresowani są w uzyskaniu ładunków cukru do Finlandii po stawkach 6/6 do 7/— przy partii 1200 ton.

Drzewo. Gdynia i Gdańsk wykazują dostateczne zapotrzebowanie na tonaż, chociaż Gdynia została już całkowicie pokryta na lipiec. Ostatnio płacono za ca 300 stds Gdynia/Londyn 33/—, 1000 fms Gdynia/Leith 34/— do 35/—, Gdynia/Preston 44/— ca 500 stds.

Sól potasowa. Do Belgii zafrachtowano ostatnio partię 4000 ton po 5/6 (bardzo korzystnie). Notowano orientacyjnie do Finlandii poł. 2/3000 ton po 5/6 do 6/—.

Komplety skrzynkowe na śledzie. Dokonano transakcji na znaczną ilość kompletów skrzynkowych z dostawą do Szkocji.

Import

Śledzie. Z uwagi na słabe połowy zafrachtowano ostatnio statek na ca 5800 beczek, Lerwick-Aberdeen range/dolny Bałtyk po 2/— plus 1d extra za każdy dodatkowy port. Notowano orientacyjnie Gr. Yarmouth lub Lowestoft/Gdynia, ca 400 ton po Ł 200,—,— lumpsum fio & stowed, z Ymuiden lub Scheveningen Hfl. 1750,—.

Złom. Wobec braku tonażu na morzu Północnym stawki ostatnio zwyżkowały. Płacono Francja Pół/Gdynia, 1/1500 ton, 7/6 do 7/9, z Belgii 7/3, z Holandii 7/—. W dalszym ciągu należy oczekiwać braku tonażu z morza Północnego, gdyż znaczna ilość została zafrachtowano Sfax lub Sousak/Gdynia, ca 2000 ton Półn. zafrachtowano ostatnio grecki statek pod ca 6.200 t. do Gdyni po 20/6, wolny wyładunek, 8000 t. do Japonii po 20/— fio.

Fosfaty. Frachty zwyżkowały. Kwotowano Sfax lub Sousak/Gdynia, ca 2000 ton po 12/9.

Ruda, piryty, apatyty itp. Eksport wspomnianych ładunków z morza Białego, Czarnego i Śródziemnego nadal ożywiony.

Szwecja. Zapotrzebowanie na tonaż do końca bież. mies. przeważnie pokryto. Ostatnio płacono Lulea/Gdynia lub Gdańsk ca 2000 t. Skr. 3.20, 3.30, 3.35 fio.

Morze Białe. Zapotrzebowanie z Murmańska również pokryto. Ostatnio notowano do Gdyni partię 3/4000 ton po 9/— fio & stowed.

Belgia i Holandia. Ostatnio kwotowano na partię ca 1500/2500 ton do Gdyni lub Gdańska 3/6 fio & stowed, lecz trudno będzie uzyskać tonaż po tej stawce, który przypuszczalnie pokryty będzie po 4/— fio & stowed.

Francja Półn. Ostatnio zafrachtowano ca 2500 ton z Rouen do Gdyni lub Gdańska po 4/3 fio & stowed.

Hiszpania. Ostatnio kwotowano San Juan/Belgia ca 2500 tons po 14/— fob.

Morze Śródziemne. Ostatnio frachtowano znaczne ładunki rudy Bona/Gdynia lub Gdańsk, płacono za statki ca 7000 ton 7/10½. Kwotowano Cagliari/Belgia ca 3/500 ton rudy cynkowej, lipiec, 10/— fio (zleceniodawca niemiecki).

Morze Czarne. Idą znaczne transporty rudy z Poti. Kwotowano partię ca 7000 ton do Göteborga po 11/9.

Indie Bryt. Ostatnio zafrachtowano statek pod ca 7000 ton rudy manganowej z Vizagapathan do Anglii z opcją do Gdyni po 18/6, z załadunkiem w końcu bieżącego miesiąca.

Ameryka Poł. Podaż tonażu słaba. Orientacyjnie notowano z Rio do Gdyni ca 7000 ton, lipiec/sierpień, 15/— fio.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w czerwcu b. roku 165,813,5 ton towarów wobec 134,996,4 ton przewiezionych w czerwcu 1938 roku. Mamy więc poważny, blisko 25-procentowy wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku. Korzystna różnica jeszcze się zwiększy gdy się weźmie pod uwagę zastąpienie na linii Południowo-Amerykańskiej zafrachtowanych obcych statków motorowcem pod polską banderą, którego przyjazd i wyjazd w miesiącu sprawozdawczym dał liczby prawie dwukrotnie większe niż odpowiednie ruchu 2 zafrachtowanych obcych statków w czerwcu ubiegłego roku. Również dane statystyczne Żeglugi Polskiej S. A. wskazują na to, że co do wartości frachtów przewozy tegoroczne więcej, niż to wynika z porównania ilości wagowych przewiezionych towarów, przewyższają przewozy zeszłorocznego czerwca, gdyż aktywność linij tego towarzystwa znacznie wzrosła, przy jednoczesnym uszczupleniu przewozów masowych towarów na trampach Żeglugi Polskiej.

Z ogólnych przewozów przypadło na eksport 98.229 ton (VI 1938: 76,552,5 t.), na import 46.191 t. (43,88,4 t.) na tranzyt morski 585 ton (378 t.) i na przewozy między portami zagranicy 20.808,5 t. (14.184,5 t.)

Żegluga Polska S. A. przewiozła 63.683 ton towarów wobec 74.963,4 t. z czerwca ub. roku, przy czym spadek tłumaczy się — zjawisko to już jest notowane od listopada ub. roku — wyłącznie osłabieniem grupy tampów tego towarzystwa, wskutek zwiększenia ilości jego linij i ożywienia pracy tych linij, wymagającego udziału w ruchu linij statków grupy trampowej.

To wywołuje równolegle zwyżkę przewozów na liniach, jednak nie w tym stopniu co zniżka ruchu masowych towarów w grupie trampów, które przewożą je na mniejsze odległości i szybciej nimi manipulują.

Z ogólnych przewozów Żeglugi Polskiej przypadło na wywóz 34.741 t., (VI 1938: 36.225 t.), na przywóz 24.075 t. (36.633,4 t.), na tranzyt morski 585 t. (378 t.) oraz na przewozy między portami zagranicy 4.282 t. (1.727 t.)

Spadek importu na tych statkach nie jest charakterystyczny ani dla przewozów na liniach Żeglugi Polskiej, ani dla przewozów statków polskich w ogóle, lecz tłumaczy się wyłącznie spadkiem tych przewozów w grupie trampów Żeglugi Polskiej.

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 37.066 ton towarów (VI 1938: 28.843 t.), z tego w wywozie 21.739 t. (15.436 t.), w przywozie 12.950 t. (11.302 t.), w tranzycie morskim 585 ton (378 t.). w przewozach między portami obcymi 1.792 t. (1.727 t.).

Trampy żeglugi Polskiej przewiozły 26.617 ton ładunków (VI 1938: 46.120,4 ton), z tego w wywozie 13.002 t., samego węgla (20.789 t.), w przywozie 11.125 t. — samej rudy (25.331,4 t.), oraz między portami zagranicy 2.490 t. węgla (0).

Z grupy 6 trampów towarzystwa, w tym jednego większego („Wisła"), ten ostatni i dwa inne, oraz czwarty częściowo, były zatrudnione na liniach regularnych, faktycznie więc grupa pracowała stale tylko dwoma statkami.

Polsko Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polbryt) przewiozło 14.419 t. towarów — wobec 11.390 t., przewiezionych w czerwcu ub. roku i 8.467 t. przewiezionych w czerwcu roku 1937. Tak silny wzrost przewozów osiągnięty został nawet bez udziału trampa „Lida", który przez cały czerwiec był w podróży do Afryki Zachodniej — na tą rotację, powtarzaną już parokrotnie, szybkobieżny ten parowiec zużywa około dwu miesięcy, licząc w tym ładowność i wyładunek.

Znaczne obciążenie linii londyńskiej w kierunku eksportowym spowodowało użycie na tej linii dwu dodatkowych statków frachtowych, bez czego prądowi eksportowemu towarów w tym kierunku nie możnaby było podołać. W kierunku eksportowym towarzystwo przewiozło 11.004 t. towarów (VI 1938: 8.519 t.), w kierunku importowym natomiast 3.415 t. (2.871 t.). Wzrost eksportu więc był nie tylko w liczbach bezwzględnych, ale i procentowo większy niż wzrost importu.

Linie angielskie towarzystwa przewiozły 14.121 t. towarów (11.262 t.), w eksporcie 10.938 t. (8.484 t.), w imporcie 3.183 t. (2.778 t.)

Z eksportu przypadło na linię londyńską 6.131 t., w tym przez Gdynię 5.873 t., przez Gdańsk 258 t., na linię hullską 4.807 t., w tym przez Gdynię 3.178 t., przez Gdańsk 1.629 t.

Z importu przypadło na linię londyńską 1.155 t., w tym do Gdyni 1.077 t., do Gdańska 78 t., na linię hullską 2.028 t., w tym do Gdyni 1.927 t.. do Gdańska 101 t.

Na linii Gdynia — Havre, służącej głównie przewozowi emigrantów i pasażerów osób przewieziono 434, towarów kierunku wyjściowego z Gdyni do Havre — 66 t., odwrotnie — 232 t., razem 298 ton. Prócz tego były również ładunki eksportowe do Londynu, które zostały włączone do statystyki linij angielskich.

Statki towarzystwa *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe* przewiozły ogółem w czerwcu 3.072 pasażerów i 27.347 t. towarów, wobec 5.041 pasażerów i 11.065 t. towarów, przewiezionych w czerwcu roku ubiegłego. Spadek ilości przewiezionych pasażerów prawie się wyrównuje, o ile weźmie się pod uwagę unieruchomienie palestyńskiej linii, która przewiozła w czerwcu ub. roku 1.455 pasażerów. Natomiast przeszło 150 procentowy wzrost ruchu towarowego, jeszcze się potęguje zastąpieniem na południowo-amerykańskiej linii dwu zafrachtowanych obcych statków motorowcem „Morska Wola".

Również na miesiąc sprawozdawczy przypada uruchomienie drugiego motorowca tejże linii — m/s „Stalowa Wola", którego pierwszy odjazd nastąpił jednak już w lipcu.

Datą przełomową w życiu pasażerskiej linii Południowo - Amerykańskiej był dzień 17 czerwca, kiedy to wyruszył w pierwszą podróż nowy motorowiec „Sobieski", zbudowany na stoczni Swan Hunter w Newcastle on Tyne, częściowo z polskich materiałów. Pod względem szybkości podróży, nowoczesnego komfortu i techniki okrętowej linia z tą datą stanęła na nowym i bardzo wysokim poziomie. Wspaniały okręt liniowy miał przy odejściu 1.170 pasażerów: sławna już na linii południowo-atlantyckiej polska kuchnia dotychczasowych powolnych statków, naszej linii, obecnie unieruchomionych, będzie tym większą atrakcją na szybkobieżnych motorowcach, które również pod względem wewnętrznego urządzenia stanowią ostatnie słowo techniki, oraz bezpieczeństwa przewozów pasażerów.

Z ogólnych przewozów towarzystwa na eksport przypadło 13.464 ton, na import 13.883 ton.

Na linii Północno-Amerykańskiej przewieziono 1.612 pasażerów i 4.627 t. towarów (VI 1938: 2.388 pasażerów i 3.360 t. towarów), z tego w kierunku wyjściowym 585 pas. i 2.099 t. towarów) 586 pas. i 1.661 t. towarów), w kierunku wejściowym 911 pas. i 2.528 t. towarów (1.461 pas. i 1.683 t. tow.), oraz między portami zagranicy (Kopenhaga — Ameryka) 116 pas. (341 pas. i 16 t. tow.)

Na linii Meksykańskiej przewieziono 8.546 t. towar., w tym w eksporcie 3.552 t., w imporcie 4.994 t. W zeszłorocznym czerwcu statki były w drodze, wobec czego statystycznie ruch równał się zeru.

Na linii Południowo - Amerykańskiej: a) linia pasażerska przewiozła 1.460 pasażerów

i 6.246 t. towarów (1.198 pas., 2.450 t. towarów) z tego w kierunku wyjściowym 1.170 pasażerów i 3.836 t. towarów (737 pas. 1.308 t. tow. w kierunku wejściowym 290 pas. i 2.410 t. tow. (461 pas. 1.142 t. tow.)

b) *Na linii frachtowej* przewieziono 7 928 t. towarów (4.060 t.), w tym w eksporcie 3.977 ton (2.534 t.), w imporcie 3.951 t. (1.521 t.)

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego („Polskarob") przewiozły 48.393,5 t. towarów wobec 37.578 t. z czerwca ub. roku. W tym było eksportowego węgla, wywiezionego przez Gdynię — 31.867 ton (23.136,5 t.), oraz obcego węgla, przewiezionego między portami zagranicy — 16.526,5 t. (12.441,5 t.)

Węgiel eksportowy poszedł do: Szwecji 18.588 t., Danii 11.409,5 t., Norwegii 5.871 t., Holandii 9.524 t., Belgii 3.002 t.

Odbyto podróży z węglem eksportowym 11, z obcym 5. Zawinięto z węglem polskim do portów: Rotterdam, (3 razy), Malmö (2 razy), do Karlskrony, Landskrony, Trelleborg, Oslo, Slemmestad i Zeebrügge.

Statki czynnej zaledwie od kwartału *Bałtyckiej Spółki Okrętowej* przewiozły w czerwcu już 11.973 t. towarów, nabywając również w końcu miesiąca trzeci statek — ex „Aghios Spiridon" nazwany „Kromań", o nośności 2600 ton DW.

Dwa statki już eksploatowane przewiozły w eksporcie 7.153 t. węgla w trzech podróżach i 4.818 t. masowych towarów w imporcie, w dwóch podróżach.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU 1939 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. c z e r w c u br. osiągnęły *drugi z kolei rekord przeładunków w ilości 960.594,4 ton,* wykazując 3,9%-owy wzrost w porównaniu z ubiegłym rekordowym miesiącem majem br. (924.753,3 ton), b. poważny 37,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca czerwca 1938 r. (699.219,9 ton) oraz 18,2%-owy wzrost w porównaniu z mies. czerwcem 1937 r. (813.009,6 ton).

Zdecydowanie poważny stały wzrost obrotów z miesiąca na miesiąc w I. półroczu br. sygnalizowany już był w początkach tego roku. Miesiąc czerwiec podobnie zresztą, jak miesiąc maj w dotychczasowych obrotach portu gdyńskiego lat ubiegłych był na ogół początkiem „martwego sezonu". Tak np. miesiąc czerwiec podobnie jak miesiąc luty są w każdym roku miesiącami najmniejszych obrotów. Miesiąc luty ze względu na małą ilość dni, a miesiąc czerwiec, jako miesiąc „martwego sezonu" szeregu najpoważniejszych towarów, a przede wszystkim węgla eksportowego.

W roku bieżącym sytuacja ta uległa gruntownej zmianie. Miesiące te nie tylko nie wykazały żadnego spadku, ale wprost przeciwnie — rekordowe wyniki.

Zjawisko to tłumaczyć należy szczególnie korzystną sytuacją w polskim eksporcie węgla. Koniunktura zbrojeniowa na świecie powoduje wzmożenie pracy szeregu zakładów przemysłowych oraz gromadzenie szeregu surowców, a więc i węgla. Utrata szeregu rynków przez węgiel niemiecki stwarza nowe możliwości dla węgla polskiego, podobnie zresztą, jak dla całego szeregu innych towarów. Poważny wpływ na wzmożenie się obrotów miesięcznych wywarło również powiększenie granic Rzeczypospolitej o nowe tereny Śląska Zaolziańskiego, partycypującego coraz bardziej w obrotach towarowych portu gdyńskiego.

Jak się kształtowały zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w poszczególnych miesiącach bieżącego roku oraz 1938 r. i 1937 r. ilustruje to poniższe zestawienie:

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego (tony)

Miesiące	1939 r.	1938 r.	1937 r.
styczeń	825.351,2	801.573.5	667.241,9
luty	723.927,8	674.257,8	609.304,5
marzec	723.759,5	732.846,7	742.080.5
kwiecień	830.926,4	760.644.3	795.078,5
maj	924.753,3	714.410,1	716.161,3
czerwiec	960.594,4	699.219,9	813.009,6

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (czerwca 1939 r.) złożył się przywóz zamorski — 171.350 ton, oraz wywóz zamorski — 789.244,4 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym *(171.350,— ton)* wykazuje poważny 11,8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca maja br. (153.282,9 ton), jeszcze poważniejszy, gdyż 43,5%-owy w porównaniu z mies. czerwcem 1938 r. (119.390,— ton) oraz nieznaczny 3,7%-owy spadek w stosunku do ostatniego *rekordowego przywozu zam. w miesiącu czerwcu 1937 r. (177.939,8 ton).*

Po szeregu miesiącach spadku miesiąc sprawozdawczy (czerwiec 1939 r.) przynosi poważną poprawę przywozu zam. Dzięki przywozowi zam. miesiąca sprawozdawczego pierwsze półrocze przywozu zam. zostanie zamknięte pewną nadwyżką w stosunku do ubiegłego roku.

Jak się kształtował przywóz zamorski w poszczególnych miesiącach bieżącego roku oraz 1938 r. i 1937 r. ilustruje to poniższe zestawienie:

Przywóz zamorski w miesiącach (tony):

Miesiące	1939 r.	1938 r.	1937 r.
styczeń	119.490,7	158.181,8	121.036,6
luty	110.137,4	138.265,5	109.767,8
marzec	119.580,6	128.434,4	152.589,1
kwiecień	118.876,3	121.970.7	161.782,5
maj	153.282,9	107.874,—	157.855,1
czerwiec	171.350,—	119.390,—	177.939,8

Poważny wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem majem br. spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. maj br.): rudy różne i wy-

pałki pirytowe — 55.117 t. (31.730 t.) oraz piryty — 900 t. (880 t.)

Dobre rezultaty daje również grupa surowców i przetworów chemicznych: garbniki — 2.098 t. (1.598 t.) oraz fosforyty — 13.756 t. (3.870 t.)

Z grupy wytworów roślinnych i zwierzęcych wzrasta przywóz: owoców świeżych — 1.444 t. (1.284 t.), kawy — 511 t. (316 t.), korzeni — 142 t. (125 t.), śledzi świeżych — 9 t. (2 t.) oraz śledzi solonych — 1.523 t. (92 t.)

Nieznacznemu zwiększeniu ulega grupa tłuszczów: tłuszcze i oleje roślinne — 333 ton (332t.), oraz tłuszcze zwierzęce sur. — 1.706 t. (1.372 t.)

Z grupy surowców włókienniczych zwiększa się przywóz: odpadków wełny — 266 t. (102 t.), bawełny — 5.207 t. (4.608 t.), odpadków bawełny — 207 t. (139 t.) oraz b. nieznacznie juty — 932 t. (931 t.)

Z grupy papierniczej wzrasta jedynie przywóz celulozy — 699 t. (575 t.)

Z grupy metali wzrasta jedynie przywóz złomu żelaznego — 44.476 t. (43.255 t.)

Szereg pozycyj towarowych wykazał również spadek przywozu zam. w stosunku do ub. miesiąca maja br.

Najliczniejszą jest tutaj grupa wytworów roślinnych. Zmniejsza się przede wszystkim przywóz: nasion oleistych — 3.845 t. (11.571 t.), ryżu surowego — 8.149 t. (14.973 t.), herbaty — 131 t. (186 t.) oraz kakao — 440 t. (1.377 t.)

Poważnemu zmniejszeniu ulega przywóz tytoniu — 2 t. (26 t.)

Zmniejsza się również przywóz skór — 2.206 t. (2.847 t.)

Z grupy włókienniczej zmniejsza się przywóz wełny — 1.975 t. (3.594 t.)

Pewnemu zmniejszeniu ulega przywóz kauczuku i wyrobów z niego — 1.021 t. (1.233 t.) Nieznacznie zmniejsza się przywóz maszyn, aparatów i części — 1.069 t. (1.128 t.) oraz środków transportowych — 581 t. (734 t.)

Nieliczny szereg pozycyj przywozu zam. zmniejsza się również w stosunku do miesiąca czerwca ub. 1938 roku.

Do pozycyj tych należą przede wszystkim niektóre pozycje grupy wytworów roślinnych i zwierzęcych (w nawiasie dane za m. czerwiec 1938 r.): nasiona oleiste — 3.845 t. (6.515 t.), ryż surowy — 8.149 t. (14.551 t.), owoce suszone — 148 t. (314 t.), oraz kakao — 440 t. (566 t.)

W bardzo poważnym stopniu zmniejsza się przywóz tytoniu — 2 t. (355 t.)

Z grupy skór i włókienniczej zmniejsza się przywóz: skór — 2.206 t. (2.824 t.), wełny — 1.975 t. (3.559 t.), bawełny — 5.207 t. (8.294 t.), oraz odpadków bawełny — 5.207 t. (8.294 t.)

Zmniejsza się również przywóz środków transportowych — 581 t. (876 t.)

Nieco liczniejszy jest szereg tych pozycyj przywozu, które wykazują wzrost w porównaniu z tym samym miesiącem czerwcem ub. 1938 roku. Do pozycyj tych należą przede wszystkim z grupy wytworów roślinnych i zwierzęcych: owoce świeże — 1.444 t. (955 t. w m. czerwcu 1938 r.), kawa — 511 t. (489 t.), herbata — 131 t. (115 t.), korzenie — 142 t. (65 t.), oraz śledzie solone — 1.523 t. (1.320 t.)

Szczególnie poważny wzrost wykazuje grupa wytworów mineralnych — 55.117 t. (12.520 t.) oraz pirytów — 900 ton (brak).

Grupa tłuszczów roślinnych i zwierzęcych wzrasta poważnie: tłuszcze i oleje roślinne — 338 t. (274 t.) oraz tłuszcze zwierzęce surowe — 1.706 t. (958 t.)

Z grupy surowców chemicznych wzrasta przywóz garbników — 2.098 t. (1.146 t.) oraz fosforytów — 13.756 t. (1.103 t.)

Z grupy włókienniczej wzrasta przywóz odpadków wełny — 266 t. (78 t.) oraz juty — 932 t. (771 t.)

Najdonioślejszą jednakże rolę odgrywa tu grupa metali i produktów z nich: złom żelazny — 44.476 t. (39.314 t.), miedź — 4.646 t. (922 t.) oraz maszyny, aparaty i części — 1.069 t. (876 ton).

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (czerwiec 39 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem czerwcem ub. 1938 r. oraz mies. majem 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

IMPORT (tony)	Czerwiec 1939 r.	Maj 1939 r.	Czerwiec 1938 r.
Ogółem	*171.350*	*153.283*	*119.789*
w tym m. in.			
Nasiona oleiste	3.845	11.571	6.515
ryż surowy	8.149	14.973	14.551
owoce świeże	1.444	1.284	955
owoce suszone	148	38	314
orzechy i migdały	62	127	77
kawa	511	316	489
herbata	131	186	115
kakao	440	1.377	566
korzenie	142	125	65
śledzie świeże	9	2	—
śledzie solone	1.523	92	1.320
rudy różne i wyp. pirytowe	55.117	31.730	12.520
piryty	900	880	—
tłuszcze i oleje rośl.	333	332	274
tłuszcze zwierzęce sur.	1.706	1.372	958
tytoń	2	26	355
garbniki	2.098	1.598	1.146
fosforyty	13.756	3.870	1.103
żużle Thomasa	—	1.319	8.348
skóry	2.206	2.847	2.824
wełna	1.975	3.594	3.559
odpadki wełny	266	102	78
bawełna	5.207	4.608	8.294
juta	932	931	771
papier i makulatura	1.743	2.180	959
celuloza	699	575	603
złom żelazny	44.476	43.255	39.314
miedź	4.646	5.121	922
maszyny, aparaty i części	1.069	1.128	916
środki transportowe	581	734	876

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (789.244,4 ton) jest drugim z rzędu *rekordem.* Poprzedni rekord miał miejsce w miesiącu maju br. (771.470,4 ton).

Rekordowy wywóz zam. miesiąca sprawozdawczego (789.244,4 ton) wykazuje nieznaczny 2,3%-owy wzrost w stosunku do rekordowego miesiąca maja br. (771.470,4 ton), poważny 36,1%-owy wzrost w porównaniu z wywozem zam. mies. czerwca 1938 r. (579.829,9 t.) oraz 24,3%-owy wzrost w stosunku do miesiąca czerwca 1937 r. (635.069,8 ton).

Podobnie, jak w miesiącu ubiegłym rekordowy ten wywóz wykazuje nader poważny wzrost we wszystkich relacjach.

Wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. majem br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy mineralnej: węgiel bunkrowy — 88.630 ton (80.138 t.), oraz koks — 23.682 t. (9.051 t.)

Z grupy produktów roślinnych i hodowlanych zwiększa się wywóz: zboża — 10.162 t. (6.964 t.), mąki ryżowej — 279 t. (brak), bekonów — 3.112 t. (2.536 t.), masła — 2.250 t. (1.291 t.), cukru — 12.755 t. (4.871 t.) oraz makuchów — 1.573 t. (1.131 t.)

Doskonałe rezultaty daje wywóz cementu — 15.213 t. (2.319 t.)

Z grupy przetworów chemicznych zwiększa się jedynie wywóz saletry — 24 t. (11 t.) Dobrze rozwija się wywóz skór — 1.091 t. (778 ton).

Spośród grupy drzewa i jego wyrobów zwiększa się wywóz tarcicy — 31.071 t. (19.977 ton). Z grupy metali i jego wytworów zwiększa się wywóz metali różnych (żelaza handlowego) 13.540 t. (12.334 t.), oraz szyn kolejowych — 9.015 t. (4.175 t.)

Niektóre pozycje towarowe wywozu wykazują spadek w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do ub. mies. maja br.

Z grupy wytworów roślinnych i hodowlanych zmniejszył się wywóz: strączkowych — 212 t. (389 t.), słodu — 880 t. (1.253 t.), oraz jaj — 4.052 t. (5.026 t.)

Z grupy wytworów mineralnych zmniejszył się wywóz węgla kamiennego — 543.040 t. (560.901 t.) W dotychczasowych obrotach miesięcznych portu gdyńskiego wywóz węgla w mies. maju br. (560.901 t.) jest liczbą rekordową. Z grupy drzewa poważnemu zmniejszeniu ulega wywóz: bali i słupów — 686 t. (17.687 t.), oraz dykt i fornierów — 2.954 t. (3.207 t.)

Z grupy metali zmniejsza się wywóz: żelaza surowego — 100 t. (305 t.), cynku — 1.390 t. (1537 t.) oraz blachy cynkowej — 415 t. (655 t.)

Rok bieżący przynosi szczególnie poważny wzrost wywozu, wzrastający niemal że co miesiąc.

Jak się kształtował wywóz zamorski w poszczególnych miesiącach bieżącego roku oraz 1938 r. i 1937 r. ilustruje to poniższe zestawienie:

Wywóz zamorski w miesiącach (tony)

Miesiące	1939 r.	1938 r.	1937 r.
styczeń	705.860,5	643.391,7	546.205,3
luty	613.790.4	535.992,3	499.536,7
marzec	604.178,9	604.412,3	589.491,4
kwiecień	712.050,1	638.673.6	633.296,-
maj	771.470,4	606.536,1	558.306,2
czerwiec	789.244,4	579.829,9	635.069,8

Szczególnie interesująco przedstawia się porównanie wywozu mies. sprawozdawczego (czerwiec) br. z tym samym miesiącem czerwcem ub. 1938 roku.

Poważny wzrost wywozu spowodowany został przede wszystkim na skutek wzrostu grupy wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. czerwiec 1938 r.): węgla kamiennego — 543.040 t. (406.807 t.) i koksu 23.682 t. (6.385 t.)

Zwiększa się również w b. poważnym stopniu wywóz grupy wytworów roślinnych i hodowlanych: zboże — 10.162 t. (2.616 t.), strączkowych — 212 t. (2 t.), bekonów — 3.112 t. (1.381 t.), jaj — 4.052 t. (2.178 t.), masła — 2.250 t. (1.872 t.), oraz cukru — 12.755 ton (10.232 t.)

Z grupy drzewa i jego wyrobów zwiększa się wywóz tarcicy — 31.071 t. (6.843 t.) oraz dykt i fornierów — 2.954 t. (1.042 t.)

Z grupy metali i jego wyrobów wzrasta wywóz: szyn kolejowych — 9.015 t. (brak), cynku — 1.390 t. (1.048 t.) oraz blachy cynkowej — 415 t. (351 t.)

Niektóre pozycje towarowe wykazują spadek w stosunku do tego samego miesiąca czerwca 1938 r.

Zauważyć należy kompletny zanik wywozu niektórych pozycyj: siarczanu amonu — brak (3.861 t.) oraz klepek — brak (285 t.)

Wydatnie zmniejsza się wywóz bali i słupów — 686 t. (11.128 t.)

Z grupy metali i jego wyrobów zmniejsza się wywóz żelaza handlowego — 12.125 t. (13.540 t.)

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (czerwiec 39 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem czerwcem 1938 r. oraz miesiącem majem 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

EKSPORT (tony)	Czerwiec 1939 r.	Maj 1939 r.	Czerwiec 1938 r.
Ogółem	*789.244*	*771.470*	*579.830*
w tym m. in.:			
zboże	10.162	6.964	2.616
strączkowe	212	389	2
mąka	5	5	—
mąka pastewna	—	—	140
mąka ryżowa	279	—	—
słód	880	1.253	660
bekony	3.112	2.536	1.381
jaja	4.052	5.026	2.178
masło	2.250	1.291	1.872
cement	15.213	2.319	943
sól kuch. i przemysł.	544	922	147

węgiel kamienny	543.040	560.901	406.807
węgiel bunkrowy	88.630	80.138	90.934
koks	23.682	9.051	6.385
oleje i parafina	51	73	—
cukier	12.755	4.871	10.232
makuchy	1.573	1.131	2.102
wytłoki buraczane	—	—	76
soda	346	—	—
siarczan amonu	—	—	3.861
saletra	24	11	—
tkaniny	405	448	435
bale i słupy kopalniaki	686	17.687	11.128
drzewo tarte	31.071	19.977	6.843
klepki	—	—	285
dykty i forniery	2.954	3.207	1.042
papier	397	504	196
celuloza	492	1.012	—
metale różne	13.540	12.334	12.250
szyny kolejowe	9.015	4.175	—
rury żeliwne i żelazne	3.475	5.843	2.749
cynk	1.390	1.537	1.048
blacha cynkowa	415	655	351

Charakteryzując ogólnie wywóz należy stwierdzić wzrost najcenniejszych pozycyj towarowych oraz utrzymywanie się na poziomie poprzednich miesięcy wielu pozostałych pozycyj.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym (czerwcu 1939) w przeciwieństwie do rekordowych obrotów towarowych wykazuje nieznaczny spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 579 (620) statków) o pojemności 621.924 n. r. t. (627.603 n. r. t.), wyszło zaś 567 (611) statków o pojemności 599.617 n. r. t. (612.958 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Norwegia — 6, Włochy — 7, Niemcy — 8, Grecja — 9, Estonia — 10, Łotwa — 11, Stany Zjedn. Am. P. — 12, Holandia — 13, Z. S. R. R. — 14, Francja — 15, Litwa — 16, Jugosławia — 17 oraz W. M. Gdańsk — 18.

Pięć pierwszych bander pozostaje nadal bez zmian (Szwecja, Polska, Finlandia, Dania i Anglia). Bandera norweska przesuwa się z 8 na 6 miejsce. Bandera włoska bez zmian (7). Bandera niemiecka przesuwa się z 6 na 8 miejsce. Bandera grecka z 12 na 9 miejsce. Bandera estońska z 9 na 10 miejsce. Bandera łotewska bez zmian (11). Bandera amerykańska (U. S. A.) z 11 na 12 miejsce. Bandera holenderska bez zmian (13) itp. Pojawia się stosunkowo rzadko zawijająca do portu bandera jugosłowiańska. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (19) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. czerwcu br. wyniósł 1.074,1 n. r. t. (1.012,3 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 77 (79) statków. Średni postój statków w porcie w mies. czerwcu br. wyniósł 67,2 godzin (64,1 godzin).

Ruch statków w miesiącu czerwcu 1939 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	69	88.930	63	84.746
W. M. Gdańsk	2	720	1	360
Anglia	32	58.502	31	55.332
Dania	79	56.937	79	57.267
Estonia	33	28.170	32	27.724
Finlandia	54	66.035	52	62.132
Francja	3	3.205	3	3.205
Grecja	12	28.423	12	27.716
Holandia	20	8.376	20	2.889
Jugosławia	1	687	1	687
Litwa	2	1.485	2	1.485
Łotwa	16	22.242	17	26.309
Niemcy	44	30.593	47	33.362
Norwegia	57	50.936	55	50.290
Stany Zjed. Am. P.	6	18.810	6	18.810
Szwecja	129	99.736	126	95.659
Włochy	17	53.961	17	41.471
Z. S. R. R.	3	4.176	3	4.176
Razem	579	621.924	567	599.617

Ruch pasażerów na skutek wycieczek morskich G. A. L.-a wykazuje nader poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 2.513 (577) pasażerów, wyjechało zaś 4.159 (2.514) pasażerów.

Przyjechało w tym: z Anglii — 56 (86), Argentyny — 455, Belgii — 3 (13), Brazylii — 138, Danii — 86 (51), Finlandii — 3 (8), Francji — 12 (13), Holandii — 9 (10), Litwy — brak (1), Niemiec — 2, Norwegii — 7 (8), Senegalu Franc. — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 466 (340), Szwecji — 38 (19) oraz z wycieczek morskich G. A. L. — 1.608 pasażerów.

Wyjechało w tym: do Anglii — 865 (805), Argentyny — 455, Belgii — 3 (13), Brazylii — 58 (1), Danii — 37 (51), Estonii — brak (9), Finlandii — 2 (1), Francji — 621 (278), Holandii — 1 (1), Kanady — 192 (251), Litwy — 1 (brak), Niemiec — 7 (brak), Norwegii — 13 (17), Stanów Zjedn. Am. P. — 276 (430), Szwecji — 11 (657), Urugwaju — 3 (brak), via W. M. Gdańsk — 5 (brak) oraz na wycieczki morskie G. A. L. — 1.609 pasażerów.

UDOGODNIENIE DLA ODBIORU PRZEKAZÓW POCZTOWYCH I PRZESYŁEK WARTOŚCIOWYCH W GDYNI.

Na skutek zabiegów i starań Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w sprawie doręczania adresatom przekazów pocztowych i przesyłek wartościowych ponad 2,000 zł. Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Bydgoszczy poleciła Urzędowi Pocztowemu Gdynia 1. zawiadamiać telefonicznie o nadejściu przesyłek pieniężnych ponad 2,000 zł. Zwiększenie górnej granicy sumy doręczanej jest na razie niemożliwe. Wprowadzone awizy telefoniczne przyczynią się niewątpliwie do usprawnienia odbioru przesyłek pieniężnych w naszym mieście portowym.

ODCZYTY GOSPODARCZE DLA KUPIECTWA POMORSKIEGO.

W związku z prowadzoną akcją odczytową dla zorganizowanego kupiectwa pomorskiego na tematy gospodarcze, Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusz Marchlewski wygłosił ostatnio w szeregu ośrodkach Pomorza i Wielkopolski odczyty nt. „Zyski Gdańska w bilansie gospodarczym Polski". Odczyty takie odbyły się m. in. w Grudziądzu, Toruniu, Bydgoszczy i Poznaniu.

WYCIECZKA KUPIECTWA POMORSKIEGO NA ZAOLZIE.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu urządza w dniach od 11 do 16 sierpnia rb. wycieczkę raidową na Zaolzie pod hasłem „Kupiectwo Pomorskie na Zaolziu" wedł. następującej trasy: Grudziądz, Toruń, Katowice, Tychy, Orłowa. Cieszyn, Kraków i Wieliczka. W tych miejscowościach będą postoje połączone ze zwiedzaniem zabytków.

Cena przejazdu w obie strony wynosi 21,80 zł łącznie z kosztami zwiedzenia Krakowa i Katowic z przewodnikiem.

Z Cieszyna wyruszy wycieczka autokarami najpiękniejszą trasą Śląska i Zaolzia do: Ustronia, Wisły, Wisły - Głębowic (Zamek Prezydenta), Istebny, Jabłonkowa, Trzyńca. Koszt tej wycieczki wraz ze zwiedzeniem Wieliczki wyniesie dodatkowo 8,50 zł.

Noclegi obowiązkowe w bardzo wygodnych wagonach turystycznych podlegają dodatkowej opłacie 1 zł na noc.

Zgłoszenia przyjmują P. B. P. „Orbis" w Grudziądzu, Bydgoszczy, Toruniu, Gdyni, Włocławku i Inowrocławiu oraz korespondenci „Orbisu" w Tczewie, Chojnicach, Chełmży i Chełmnie.

Wyjazd wycieczki nastąpi dnia 11 8 z Grudziądza około godziny 20. Uczestnicy dojeżdżający do stacji Grudziądz i do stacji Toruń korzystają z 50 proc. zniżki na podstawie karty kontrolnej, przedłożonej przy wykupnie biletu.

Z uwagi na to, że jest to pierwsza wycieczka kupiectwa pomorskiego do odzyskanych ziem Zaolzia, spodziewany jest liczny udział zorganizowanego kupiectwa.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH

ISLANDIA

ISLANDIA I JEJ GOSPODARKA.

Islandia, „wyspa na chmurnej północy“ — jak ją nazywa Ferd. Goetel, leżąca na wschodnim Atlantyku, jest najbardziej na północnym zachodzie wysuniętą placówką cywilizacji nordyckiej, a Islandczycy zaliczani bywają do rodziny krajów skandynawskich. Z powodu swego wielkiego oddalenia od naszego kontynentu, Islandia a zwłaszcza jej życie gospodarcze, znane jest w Polsce stosunkowo mało. Uroczyście obchodzone 20-lecie niepodległości tego państwa pod koniec ub. roku z uwagi na częściowe podobieństwo rocznic zwróciło uwagę na Islandię, również społeczeństwa polskiego.

Islandia posiada ciekawą historię swego bytu państwowego na przestrzeni tysiąclecia. W XIII-ym wieku zawiera unię personalną z Norwegią, która trwała do 1380 r. t. j. kiedy między Norwegią a Danią doszło także do unii personalnej. Gdy jednak w roku 1537 unia norwesko-duńska została zerwana a Norwegia pozbawiona swej niezależności przez króla duńskiego Chrystiana II, losy Islandii łączą się z losami Norwegii. Na początku XIX-go wieku nastąpiło wreszcie rozwiązanie unii między Danią i Norwegią, Islandia pozostała wszakże już przy Danii. W połowie tegoż stulecia nastąpiło częściowe przywrócenie autonomii Islandii a w 1918 r. uzyskanie przez Islandię niezależności. Według zawartej przez nią dn. 30 XI 1918 r. unii personalnej z Danią, Islandia posiada na równi z Danią suwerenność, jednak na podstawie mandatu od rządu islandzkiego, Dania załatwia w jego imieniu sprawy zagraniczne Islandii.

Islandia posiada 103,000 kilometrów kwadratowych, 118,000 ludności, i jest krajem o ustroju demokratycznym. Życie gospodarcze tego państwa opiera się na zasadach spółdzielczości. Głównymi dziedzinami życia gospodarczego jest rolnictwo połączone z hodowlą bydła, rybołówstwo oraz przemysł, głównie rybny. Według charakteru zajęcia około 36 procent ludności zatrudnionej jest w farmerstwie, około 22 procent w rybołówstwie, a około 15 procent w przemyśle, w którym poważną rolę odgrywa przerób surowców rybnych na tran, oleje i mączkę rybną. Wymienione zawody obejmują więc razem około 73 procent ogółu mieszkańców Islandii. Reszta ich zatrudniona jest w handlu, komunikacji, służbie publicznej oraz innych zawodach.

W rozwoju życia gospodarczego Islandii, jako państwa niezależnego, rozróżnić można dwa okresy: od 1918 r. do 1933 r. i od 1933 r. po ostatnie czasy. Pierwszy okres odznaczał się powolnym rozwojem gospodarki rolniczo-hodowlanej i wzmożeniem rybołówstwa, polegającego przeważnie na połowach dorszy. Drugi okres wykazuje wzrastające tempo rozwoju gospodarki hodowlanej, utworzenie przemysłu, nastawionego na przerób surowców krajowych oraz intensyfikację w zakresie rybołówstwa morskiego, które przeszło z połowów dorszy na połowy śledzi i innych gatunków bardziej cennych ryb morskich. W rozbudowie przemysłu poważną pozycję odgrywać zaczyna solarnictwo śledzi, produkcja tranu, olejów rybnych i mączki rybnej.

W ożywiającym się handlu zagranicznym Islandii, eksport śledzi i innych ryb morskich, jak i produktów z nich — odgrywa czołową rolę. Zwłaszcza ożywiony był wywóz islandzkich ryb suszonych, który stanowił około 80% ogólnego eksportu. Odbiorcami ich były Hiszpania, Portugalia i Włochy. Z powodu zmniejszającego się jednak zbytu tego artykułu, Islandia przestawiła się na połowy śledzi. Doskonałe wyniki, osiągnięte w tym zakresie ilustrują następujące cyfry połowów: 1922 — 280,000 beczek, 1935 — 550,000 beczek, 1937 — 2,200,000 beczek. Równocześnie ze wzmożeniem się rybołówstwa śledziow., wzrasta też flota rybacka Islandii, której stan obecny wynosi około 40 trawlerów o tonażu ca 14,000 brutto, 30 statków parowych o tonażu ca 3,600 brutto i 300 statków motorowych o tonażu ca 7,000 brutto, czyli razem reprezentuje ogólny tonaż ca 25,000 brutto, podczas gdy jeszcze w 1933 sięgała ona ca 20,000 brutto. Islandia jest krajem, gdzie rybołówstwo uprawiane jest najintensywniej spośród krajów rybackich w Europie i na świecie. Według międzynarodowej statystyki połowów śledzi i ryb morskich za r. 1935, z uwagi na ilość połowów: na jednego Islandczyka przypada 2,315 kg, na Norwega — 370 kg, na Szkota — 32 kg, na Anglika — 20 kg, na Francuza — 11 kg, a na jednego Niemca 7 kg.

Równolegle do rozwoju rybołówstwa, wzmaga się też eksport śledzi i ryb morskich z Islandii. W związku z przemianami, jakie nastąpiły w rozwoju tego rybołówstwa warto

przytoczyć na podstawie źródeł islandzkich, że o ile w r. 1934 z ogólnej wartości wywozu 51% przypadało na ryby suszone i solone, a 18% na śledzie, to w roku 1937 przypadało na ryby suszone i solone 25% a na śledzie 34%. Wzmogła się również zdolność przetwórcza przemysłu rybnego; dzienna produkcja 16 fabryk w r. 1938 wynosiła przeciętnie ponad 4,000 ton rozmaitych ryb.

Niezależnie od rybołówstwa i przemysłu rybnego coraz większą wagę przywiązuje ostatnio Islandia także do rozwoju swej gospodarki rolniczo-hodowlanej. Warunki naturalne, jakie obdarzyły ten kraj, posiadający kilka od dawna nieczynnych wulkanów, w szereg gorących źródeł—są od pewnego czasu wykorzystywane dla cieplarnianej uprawy warzyw i owoców co dodatnio wpływa na samowystarczalność Islandii w tej dziedzinie. Temperatura gorących źródeł, znajdujących się przeważnie w zachodniej części tego kraju wynosi 70 do 80 stopni Celsjusza.

Uprawa zboża, ziemniaków, wszelkiego rodzaju jarzyn, jak i niektórych gatunków krzewów owocowych np. winogron, wykazuje z roku na rok coraz lepsze wyniki. W ciągu ostatnich kilku lat zbudowano szereg zapór wodnych oraz kanałów, dla zabezpieczenia uprawy rolnictwa i warzywnictwa przed powodziami, jakie niejednokrotnie powodował przybór wód kilku wartko płynących rzek, względnie przed naporem lodowców. Niektóre z rzek tworzą wodospady. Najwspanialszym spośród nich jest wodospad Gullfoss, znajdujący się w górnym biegu jednej z największych rzek Islandii, zwanej Hvita, a przepływającej przez południowo - zachodnią część wyspy.

Jeśli chodzi o hodowlę zwierząt, poza owcami dostarczającymi wełny, uprawiana jest coraz bardziej hodowla zwierząt futerkowych, głównie lisów i kun, które znajdują dobry zbyt za granicą. Liczba zwierząt futerkowych wynosi tam już kilka tysięcy sztuk.

Sprawy finansowe Islandii koncentrują się w trzech bankach, z których dwa są własnością państwa a jeden jest pod jego bezpośrednim wpływem. Prawo emisji banknotów znajduje się w rękach Banku Narodowego Islandii. Dalsze banki: Bank Rybacki i Bank Rolny związane są z dziedzinami rybołówstwa względnie rolnictwa. Pogląd o rozwoju islandzkiego życia finansowego na przestrzeni 20 lecia niezależnego bytu państwowego tego kraju, dają cyfry wkładów i depozytów bankowych. W r. 1918 wynosiły one łącznie 36,845,000 kr isl. podczas gdy w r. 1937 — 63,556,000 kr. isl.

Jeśli chodzi o żeglugę handlową, która odgrywa w handlu zagranicznym Islandii wcale poważną rolę, zwłaszcza w przewozach towarów eksportowanych — należy zwrócić uwagę na wzrost jej tonażu. — Po wojnie światowej flota handlowa islandzka posiadała tonaż 6.000 brutto, obecnie zaś ca 15.000 brutto przy czym wyłączyć tu należy flotę rybacką, której tonaż jest znacznie większy i wynosi ca 25,000 brutto,

Istnieją dwa towarzystwa żeglugowe: „Eimskipafelag Islands" — Islandzka Kompania Żeglugi i „Faaberg Jakobsson" z siedzibami w Reykjaviku. Wymienione pierwsze przedsiębiorstwo Eimskipafelag Islands, pracujące przy poparciu państwa, posiada spośród większych jednostek 6 statków (s/s Bruarfoss, s/s Detifoss, s/s Godafoss, s/s Gulfoss, s/s Lagarfoss, s/s Selfoss) o pojemn. od 1600 br. do 780 brutto, i utrzymuje stałą komunikację między Islandią a Danią, Wielką Brytanią, Niemcami i innymi krajami. Drugie towarzystwo „Faaberg Jakobsson" posiada parowce: s/s „Hekla" i s/s „Katla". o pojemności po ca 1,200 brutto, służące również do komunikacji towarowej Islandii z zagranicą. Statki wymienionych towarzystw, pływają pod flagą islandzką i zachodzą także do portów Bałtyku m. in. do Gdyni i Gdańska, głównie z ładunkami śledzi i innych ryb oraz ich przetworów, wychodzą zaś od nas przeważnie z węglem, drzewem, mąką i solą.

Poza tym, komunikację z Islandią utrzymują statki norweskiego tow. Bergenske Dampskibsselskab z Bergen, oraz statki duńskie, angielskie, niemieckie i innych krajów. Statki wymienionych bander spotyka się też najczęściej w Islandii.

W r. 1939 do portu Reykjavik zawijały również polskie dalekomorskie statki rybackie, które uprawiały połowy u wybrzeży Islandii.

Własna flota handlowa wydatnie przyczynia się do rozwoju handlu zagranicznego Islandii, którego przeważające obroty znajdowały się przed wojną światową w rękach innych państw, głównie Danii i Anglii. Po wojnie Islandczycy rozpoczęli na własną rękę rozszerzać swe stosunki handlowe, rezultatem czego dokonano w r. 1918 pierwszych transakcyj z Ameryką.

Rozwój handlu zagranicznego Islandii charakteryzują jego obroty ogólne, które w okresie 1911 — 1915 wynosiły 40.480 tys. koron isl., w okresie 1916 — 1920 osiągnęły 120.162 tys. koron isl., podczas gdy sam rok 1933 przyniósł już obroty za 101,206 koron islandzkich i podobny poziom wartości dają lata następne. Jak już poprzednio zaznaczyliśmy, 80% eksportu Islandii stanowią produkty gospodarki morskiej, również wełna i skóry owcze. Przedmiotem importu natomiast do tego państwa wyspiarskiego są najrozmaitsze artykuły zarówno surowce, jak i towary gotowe z różnych krajów, m. in. z Polski.

Jak wynika ze statystyki obrotów handlu zagranicznego Islandii w ostatnich latach (Thorsteinn Thorsteinsson: Island 1936), w największej mierze partycypowały w nich: Wielka Brytania, Dania, Niemcy, Norwegia, Hiszpania, Portugalia i Włochy.

W ciągu ostatnich lat wzmożony udział w wymianie towarowej z Islandią wykazuje Polska. Obroty te z roku na rok wzrastają. Przedmiotem tych obrotów w przywozie do Polski są śledzie solone, ryby świeże i przetwory rybne, wosk, tłuszcze, wełna i złom żelazny, w wywozie zaś do Islandii: węgiel, drzewo, cement, zboże, mąka, cukier, sól i inne przetwory spożywcze, przetwory chemiczne i farmaceutyczne, ceramiczne, również surowce włókiennicze i ich wyroby.

Wymiana towarowa między obydwu krajami kształtowała się w ostatnich latach następująco:

	Przywóz do Polski		Wywóz do Islandii	
1935	15,394 q	608 tys. zł	239,496 q	562 tys. zł
1936	9,216 q	363 tys. zł	173,511 q	531 tys. zł
1937	40,052 q	1,127 tys. zł	232,855 q	636 tys. zł
1938	32,978 q	1,051 tys. zł	179,307 q	525 tys. zł

Jak z tego wynika, w ciągu ostatnich dwóch lat przywóz z Islandii jest wartościowo 100% większy od wywozu z Polski do tego kraju.

Wymienione obroty towarowe przechodzą w zupełności przez obydwa porty polskiego obszaru celnego, które stanowią bramę dla handlu Polski z Islandią. Należy zauważyć, że w stosunkach handlowych polsko-islandzkich biorą Islandczycy bardzo żywy udział, interesując się bezpośrednio naszym krajem. Dowodem tego może być fakt stałego pobytu kilku mieszkańców „wyspy na chmurnej północy" w obydwu naszych portach, a w Gdyni istnienie Polsko-Islandzkiego Towarzystwa Handlowego, które prowadzi rodowity Islandczyk.

Edm. Urbański.

SZWECJA.

ŻEGLUGA SZWEDZKA W I-YM KWARTALE.

Handlowa flota szwedzka nie została w całości zatrudniona. Statki uwiązane reprezentowały łącznie tonaż przeszło 100.000 BRT., nie licząc statków w reperacji i uwiązanych wskutek pory zimowej. Dopiero w kwietniu nastąpiło pewne polepszenie, tak że pod koniec tego miesiąca nie zostało więcej jak 76.250 BRT tonażu uwiązanego czyli 54 statki. W kwietniu 1938 r. odpowiednie cyfry kształtowały się następująco: 71 statków i 109.480 BRT.

Frachty kształtowały się niezbyt korzystnie zwłaszcza w miesiącach lutym i marcu. Indeks frachtowy, ustalony na poziomie 1913 r. (100) wynosił w lutym 114 i 111 w marcu br., gdy w styczniu br. kształtował się koło 117. Nie należy jednak stąd wnioskować, że wszystkie frachty kształtowały się tak zniżkowo. Spadek indeksu tłumaczyć należy przede wszystkim baissą frachtów na zboże do Szwecji. Frachty natomiast za węgiel i drzewo dla papierni miały tendencję zwyżkową, zwłaszcza w kwietniu.

Indeks frachtów
za miesiące: styczeń — kwiecień 1939 r.

	indeks og.	frachty do Szwecji	frachty ze Szwecji	frachty za węgiel	frachty za zboże	frachty za drzewo	frachty za celulozę
styczeń	117	119	115	94	144	114	116
luty	114	116	112	89	142	110	114
marzec	111	109	113	90	128	112	114
kwiecień	114	114	114	109	119	115	115

Wpływ niepokojów politycznych na finanse szwedzkie.

Jak wynika ze sprawozdania Skandinaviska Banken, szwedzki rynek pieniężny stał się ostatnio przedmiotem zainteresowania ze strony wielu kapitalistów państw zagrożonych wojną, gdyż dotychczasowa polityka rządu szwedzkiego dawała gwarancję stałości waluty. Niemniej ostatnie naprężenie polityczne w marcu br. miało pewien wpływ na szwedzki rynek kapitałowy. O ile nie zwiększono stopy dyskontowej Banku Szwedzkiego, która wynosiła 2,5%, o tyle stopa procentowa pożyczek długoterminowych kształtowała się zwyżkowo, gdyż z 2,42% w styczniu br. a z 2,33% w lutym br. wzrosła na 2,55% w kwietniu (cyfry przeciętne oprocentowania pożyczek państwowych).

Równocześnie dało się zauważyć zjawisko odpływu dewiz, spowodowane jak przypuszczają, masowymi zakupami złota za granicą i zwiększonym importem, którego nie mogły pokryć dochody z eksportu, z frachtów tp. O ile wierzytelności banków prywatnych w stosunku do zagranicy nie uległy wielkiej zmianie, o tyle zauważyć można było zjawisko zmniejszenia się wierzytelności Banku Szwedzkiego z 750,5 mil. kr. na 618,3 mil. kr., wzrósł natomiast zapas złota.

	31 XII 38	31 III 39	30 IV 39
	w milionach koron		
zapas złota	707,2	731,5	745,2
dewizy	750,5	660,2	618,3
zaliczki	50,0	60,2	64,2
obieg banknotów	1.060,7	1.053,6	1.041,5
czeki	431,3	527,2	502,8

Obieg banknotów wzrósł stosunkowo nieznacznie, o 90.000.000 kr. Wkłady w bankach wzrosły, jak to zwykle w Szwecji bywa w zimie, stosunkowo poważnie:

	31 XII 38	31 III 39	30 IV 39
	w milionach koron		
wkłady	4.260	4.474	4.463
kredyty	4.338	4.418	4.468
redyskont	0,1	—	—

Jeżeli chodzi o kredyt zastawny to rozwijał się przede wszystkim kredyt hipoteczny, słabiej kredyt za innymi zastawami lub wekslowy.

Mimo niepewnej sytuacji politycznej kurs korony szwedzkiej nie uległ zmianie. W lutym br. zaobserwowano nawet pewną haussę, którą jednak wypadki marcowe załamały. Notowania na giełdzie nie wykazywały większych zmian, co dowodzi wysokiej prężności gospodarstwa szwedzkiego.

WIADOMOSCI MORSKIE

M/S „CHROBRY" PRZYBYŁ DO GDYNI.

Dnia 23 lipca br. przybył do portu gdyńskiego wybudowany w duńskiej stoczni w Nakskov nowy polski motorowiec transatlantycki m/s „Chrobry". Statek ten posiada podobne wymiary i pojemność, co siostrzany statek m/s „Sobieski". Obydwa motorowce, dostosowane do przewozu pasażerów i ładunków na liniach południowych, zostały przeznaczone do komunikacji między Gdynią a krajami Ameryki Południowej. Zarówno m/s „Chrobry" jak i m/s „Sobieski" są najbardziej nowocześnie urządzonymi jednostkami i posiadają specjalne urządzenia wentylacyjno - chłodnicze, niezbędne do nawigacji w klimacie ciepłym. Nowe motorowce stanowią własność Gdynia—Ameryka Linij Żeglugowych S. A. Uroczysty akt podniesienia bandery na m/s „Chrobry" odbył się dnia 27 lipca br. w obecności Ministra Przemysłu i Handlu p. A. Romana, Wiceministra p. M. Sokołowskiego, dyr. Departamentu Morskiego M. P. i H. p. Możdżeńskiego i zaproszonych gości. Poświęcenia bandery dokonał Biskup Morski J. E. Ks. Dr Okoniewski.

W swój pierwszy, inauguracyjny rejs do Ameryki Południowej udał się m/s „Chrobry" dnia 29 lipca br., zabierając 1042 pasażerów, przeważnie emigrantów, oraz ładunek około 2.500 ton drobnicy i pocztę.

3 POLSKIE TRANSATLANTYKI RÓWNOCZEŚNIE W PORCIE.

Dnia 23 lipca br. podczas przybycia m/s „Chrobry" do Gdyni, w porcie znajdowały się dwa inne polskie motorowce transatlantyckie a m. m/s „Piłsudski" i m/s „Batory".

Jest to rzadki wypadek spotkania się w porcie macierzystym równocześnie trzech naszych statków transatlantyckich.

M/S „DONALD McKAY" W PORCIE GDYŃSKIM.

Dnia 16 lipca br. zawinął do portu gdyńskiego ze swej inauguracyjnej podróży motorowiec „Donald McKay", należący do tow. American Scantic Line w New Yorku, które utrzymuje regularną komunikację między U. S. A. a portami na Bałtyku m. i. Gdynią.

M/s „Donald McKay" jest pierwszym z sześciu nowych statków, budowanych na stoczni Sun Shipbuilding Company w Chester dla firmy Moore — McCormack Lines Inc., do której należy American Scantic Line. Dalsze statki siostrzane wymienionego armatora a mianowicie: M/s „Mormachawk" (jastrząb), M/s „Mormacwren" (mysi królik), M/s „Mormacdove" (gołąb), M/s Mormacgull" (mewa), M/s „Mormaclark" (skowronek) zastąpią do dnia 1 października br. obecnie kursujące jednostki American Scantic Line.

Wyporność M/s Donald McKay" wynosi 13.900 ton, długość 459 stóp, szerokość 63 stopy przy szybkości około 18 węzłów, pojemność luk 495.243 cbf., około 30.000 cbf. pomieszczeń chłodniczych oraz luksusowo urządzone kabiny dla 12 pasażerów. W konstrukcji uwzględniono specjalne warunki żeglugi na Bałtyku, a m. i. przez wzmocnienie kadłuba dla umożliwienia żeglowania w okresie lodów.

W związku z wzmożonym eksportem polskich szynek do Ameryki, dawał się odczuwać dotkliwy brak dostatecznego pomieszczenia chłodniczego na statkach, kursujących bezpośrednio na szlaku Gdynia—New York, co powodowało konieczność przewożenia tych transportów z przeładunkiem w Londynie i innych portach Europy. Na skutek tego American Scantic Line powiększyło w znacznej mierze pomieszczenia chłodnicze na nowo zbudowanych motorowcach, które zapewniają nie tylko szybszy przewóz łatwo psujących się towarów z Gdyni wprost do portów amerykańskich, ale wykluczają jednocześnie konieczność zbytecznego przeładunku po drodze.

Na motorowcu „Donald McKay" przybył współwłaściciel tow. p. Emmet J. McCormack w towarzystwie zaproszonych gości, pomiędzy którymi był również były burmistrz New Yorku p. John P. O'Brien z małżonką. Motorowiec nadszedł do Gdyni pod dowództwem kapitana Alberta P. Spauldinga.

POLSKA BANDERA NA 3 MIEJSCU W KOPENHADZE.

W czerwcu br. ruch statków w porcie kopenhaskim wynosił 2.606 statków o pojemności 762,8 tys. trn, w tym kabotażu 1.619 statków o pojemności 240 tys. trn.

W ruchu zagranicznym pierwsze miejsce zajmuje bandera duńska — 196,6 tys. trn, drugie szwedzka 93,1 tys. trn, trzecie polska — 40,6 tys. trn, następnie norweska — 35,9 tys. trn.

SPADEK WSKAŹNIKA FRACHTOWEGO ZA CZERWIEC BR.

Jak podaje Chamber of Shipping, wskaźnik frachtowy za czerwiec 1939 r. wynosi 121,5 i jest niższy o 6,2% od wskaźnika z maja br. (przy 1935 — 100).

Szczegółowe zestawienie przedstawia się następująco:

	1939 czerwiec	% spadek — wzrost + od maja
1. węgiel a) na statkach poniżej 3.000 trb.	115,1	— 3
b) na statkach powyżej 3.000 trb.	100,1	— 8,6
2. zboże	126,5	— 6,8
3. drzewo	115,8	+ 6,2
4. rudy	133,1	— 0,1
5. nawozy sztuczne	126,6	— 4,8
6. cukier	135,1	—12,3
7. żelazo, stal. złom	148,2	— 3,3
wszystkie grupy	121,5	— 6,2

PEŁNE ZATRUDNIENIE TONAŻU SZWEDZKIEGO.

O polepszeniu się sytuacji w żegludze bałtyckiej świadczy fakt, że na lipca rb. było uwiązanych tylko 15 statków szwedzkich pojemności 39.898 ton dw, gdy przed rokiem było ich 76 pojemności 204.463 ton dw. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że Szwedzi w ostatnich czasach sprzedali za granicę sporo starych parowców; liczba parowców zmniejszyła się od 15 stycznia do 1 czerwca 1939 r. z 905 do 866. natomiast zwiększyła się liczba motorowców, tak że ogólna liczba statków szwedzkich wykazuje w tymże czasie spadek z 2.275 statków do 2.261 statków.

PŁATNE URLOPY DLA MARYNARZY W FINLANDII.

Finlandzki Rigstag wydał akt regulujący płace i urlopy marynarzy. Dotąd niższy personel żeglugowy nie miał prawa do płatnego urlopu, obecnie prawo objęło wszystkich członków załogi, i tak: oficerowie, mechanicy i radiooperatorzy mają 12 dni urlopu płatnego po roku, a 16 dni po 5 latach pracy, reszta załogi ma prawo do 9 dni w roku, a po 5 latach do 12 dni płatnego urlopu.

RUCH STATKÓW PORTÓW KONTYNENTALNYCH W I-YM PÓŁROCZU 1939 R.

	Hamburg statki	Hamburg trn	Antwerpia statki	Antwerpia trn
1939	9.172	10.095.759	6.202	10.539 080
1938	9.243	10.160.518	5.742	9.604.304
różnica	— 71	— 64.759	+ 460	+ 934.776

	porty Nieuwe Waterweg statki	porty Nieuwe Waterweg trn	Rotterdam statki	Rotterdam trn
1939	8.487	13.862.325	7.613	12.287.147
1938	8.092	13.300.927	7.352	11.876.308
różnica	+ 395	+ 561.398	+ 261	+ 410.839

SPADEK OBROTÓW W TRIEŚCIE I FIUME.

Od czasu aneksji Czech i Austrii daje się zauważyć ciągły spadek obrotów w Trieście i Fiume. W 1938 r. załadowano w Trieście 867 tys. ton wobec 1.041.000 w 1937 r., a we Fiume 332.000 ton wobec 401.000 ton w 1937 r. Przez skierowanie transportów na Hamburg i Bremę, wymienione porty włoskie straciły zaplecze austriackie, czeskie i słowackie. Zwłaszcza dla Triestu jest to bardzo niekorzystne, gdyż obroty jego opierały się w 45% na ładunkach czechosłowackich.

NADZIEJE NIEMIECKIE ODN. PROJEKTOWANEGO KANAŁU ODRA—DUNAJ.

W berlińskim miesięczniku „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" Regierungsbaurat Niebuhr omawia na podstawie szczegółowych obliczeń gospodarcze znaczenie kanału Odra — Dunaj, którego budowę zadecydowano w umowie zawartej między rządem niemieckim a czechosłowackim jeszcze 19 listopada 1938 r. Połączenia kanałowe Ren — Men — Dunaj i Odra — Dunaj mają przesunąć z drogi kolejowej na drogę wodną znaczną część dotychczasowych obrotów towarowych Niemiec z państwami Bałkanu, i przede wszystkim zwiększyć wymianę takich towarów masowych, które nie znoszą drogich frachtów, jak zboże pasza, drzewo, ruda, koks, węgiel itp. Wobec przyłączenia Austrii i Sudetów do Rzeszy powstają szczególnie dogodne warunki dla zaopatrzenia tych nowych dzielnic w węgiel śląski.

Na podstawie odległości od Budapesztu do poszczególnych portów morskich i rzecznych na dwóch szlakach: przez Ren — Men lub przez Odrę i „Kanał Śródlądowy" Mittellandkanal (np. do Emden w obu wypadkach po 1740 km, do Hamburga: w pierwszym wypadku 2170 km, w drugim 1520 km, do Szczecina — 2180 i 1200 km), autor przeprowadza granicę między zasięgiem obu kanałów w następujący sposób: Emden, Minden, Kassel, Eger, Wiedeń.

Pomijając szczegółowe obliczenia przewozów w obydwu kierunkach wewnątrz Niemiec: Austrii i Bawarii, oraz czechosłowackich i bałkańskich, dla poszczególnych towarów, jak węgiel, rudy, boksyty, ropa i produkty naftowe, zboże i inne, sumaryczne zestawienie obrotów towarów przez kanał wygląda następująco:

w Niemczech	5,7 mil. ton	2,0 mil. ton
w Czechosłowacji	0,8 mil. ton	0,4 mil. ton
tranzytem	0,5 mil. ton	0,4 mil. ton
Razem	7,0 mil. ton	2,8 mil. ton

czyli ogólny obrót przez kanał wynosiłby około 10 mil. ton.

Wobec tego, że fracht kolejowy poza granicami Niemiec trzeba płacić dewizami, a przy użyciu drogi wodnej towar może przewieźć do zagranicznego miejsca przeznaczenia na statkach niemieckich, powstaje oszczędność na dewizach; nadto powstaje oszczędność z powodu różnicy między tanim frachtem wodnym a drogim kolejowym. Autor oblicza oszczędność na frachtach tylko wewnątrz Niemiec na 37 mil. RM. rocznie

co stanowi 5% od 675 mil. RM., szacunkowej sumy kosztów budowy kanału. Do tego oprocentowania dochodzą jeszcze opłaty kanałowe i pominięte w obliczeniu dochody z ruchu zagranicznego.

W następnym artykule tegoż zeszytu Oberbahnrat K. Schoefel stara się wykazać nieodzowną konieczność budowy kanału „Łaba — Odra — Dunaj". Stwierdza on, że kanał „Odra — Dunaj" łączy tylko Bałtyk z Morzem Czarnym, Szczecin z Gałaczem. Ten kanał, sam, bez połączenia z Łabą, pociągnie za sobą znaczne przesunięcie gospodarcze na korzyść Szczecina kosztem Hamburga. Korzyść odniosą wprawdzie Słowacja, wschodnie i północne Morawy, natomiast Czechy zostaną upośledzone.

Autor tłumaczy potrzebę połączenia kanału „Odra—Dunaj" z Łabą przeciążeniem dotychczasowych dróg komunikacyjnych wobec silnego wzrostu przewozów w ostatnich czasach. Przypomina, że z tego powodu ubiegłej jesieni węgierski wywóz po raz pierwszy musiał korzystać z Gdyni i Gdańska, że wynik światowej wojny byłby inny, gdyby wówczas już istniała droga Łaba — Odra — Dunaj, ostrzega w końcu, że znowu trzeba będzie podołać gwałtownie wzmożonym przewozom, choćby w wypadku wojny.

Fakt budowy kanałów, łączących porty niemieckie z Dunajem oraz uwagi przytoczonych autorów nasuwać nam muszą myśl o nieodzownej konieczności przyśpieszenia połączenia Wisły z Dunajem. Wprawdzie Niemcy znajdują się o tyle w lepszym położeniu, że budują tylko kanały, mając rzeki już uregulowane i żeglowne, przed nami zaś stoi jeszcze długoletnia praca regulacji Wisły i jej dopływów, jednakże połączenie Wisła — Dunaj może konkurować z kanałami niemieckimi, będąc najkrótszą drogą między Bałtykiem i Morzem Czarnym, między północą i południem Europy.

W SPRAWIE WYWOZU CHMIELU, CEBULI I JAGÓD.

W dniu 1 lipca 1939 r. ukazały się (Monitor Polski Nr. 148/1939, poz. 349, 350, 351) trzy Obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 22 czerwca 1939 r. o wykazie instytucyj, za pośrednictwem których wydawane będą zaświadczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na wolny od cła wywóz jagód czarnych świeżych, chmielu i cebuli świeżej (oprócz dymki), oraz o trybie postępowania przy wydawaniu tych zaświadczeń.

Na zasadzie tych obwieszczeń zaświadczenia na wolny od cła wywóz wyżej wymienionych artykułów będą wydawane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu za pośrednictwem Rady Handlu Zagranicznego R. P.

Rada Handlu Zagranicznego będzie wydawać zaświadczenia, zwalniające od cła przez izby przemysłowo - handlowe tylko eksporterom wpisanym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Państwowy Instytut Eksportowy) do rejestru eksporterów danego artykułu. Zaświadczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na wolny od cła wywóz mogą być wydawane tylko na towar, odpowiadający przepisom standaryzacyjnym, ustalanym na wniosek Rady Handlu Zagranicznego R. P. przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Do kontroli należytego przestrzegania przez eksporterów przepisów standaryzacyjnych, powołana jest Rada Handlu Zagranicznego R. P., która wykonuje te czynności przez Głównego Inspektora Standaryzacji Wywozu, inspektorów i kontrolerów.

Obwieszczenia weszły w życie z dniem 5 lipca 1939 r.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zatwierdziło w dniu 5 maja 1939 r., (Nr. H. Z./VII — 1/553) na podstawie §§ 3, 4 i 7 Obwieszczenia Ministra P. i H. z dnia 22 czerwca 1939 r., przepisy standaryzacyjne, obowiązujące przy eksporcie jagód czarnych świeżych za granicę, regulamin czynności kontrolnych Głównego Inspektora, inspektorów i kontrolerów standaryzacji wywozu czarnych jagód oraz opłaty od wywożonych jagód czarnych.

Zatwierdzone przepisy standaryzacyjne ustalają wymagania jakościowe, sposób zbioru, oczyszczania i pakowania surowca do łubianek, pakowanie łubianek, transport kolejowy i morski i inne warunki, którym powinien odpowiadać towar standaryzowany.

Regulamin kontroli — poza określeniem zadań Głównego Inspektora, inspektorów i kontrolerów, oraz sposobu przeprowadzania przez nich kontroli — stanowi również o obowiązkach firm eksportowych.

Przepisy standaryzacyjne oraz regulamin czynności kontrolnych stanowią część wykonawczą wymienionych powyżej obwieszczeń Ministerstwa P. i H. z dnia 22 czerwca 1939 r. i winny być znane eksporterom jagód czarnych.

KONTROLA OBROTU TOWAROWEGO POLSKO-SŁOWACKIEGO.

Obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 30 VI 1939 r. (Monitor Polski Nr. 150/1939, poz. 355) wprowadziło kontrolę specjalną obrotu towarowego polsko-słowackiego.

W myśl tego obwieszczenia cały obrót towarami, pochodzącymi z polskiego obszaru celnego i towarami, pochodzącymi ze Słowacji, między polskim obszarem celnym a Słowacją podlega t. zw. kontroli specjalnej tj. uzależniony jest od przedstawienia świadectw rozrachunkowych (clearing).

Świadectwa rozrachunkowe będą wystawiane na polskim obszarze celnym przez Polski Instytut Rozrachunkowy i będą ważne od dnia wydania do końca miesiąca kalendarzowego.

Przy wykonywaniu przez organy celne kontroli obrotu towarowego polsko-słowackiego będzie miała analogiczne zastosowanie w całości instrukcja Ministerstwa Skarbu z dnia 16 II 1937 r. (Instr. L. D. IV 3747/3/37) o specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko-rumuńskiego (która stosowana jest również dotychczas przy obrotach: polsko-jugosłowiańskim, polsko-włoskim, polsko-węgierskim, polsko-bułgarskim, polsko-tureckim i polsko-sowieckim).

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W ALGERZE.

Towarowe obroty zagraniczne Algerii (handel specjalny) osiągnęły w 1938 r. kwotę 4,666 milionów franków w imporcie i 5.650 milionów franków w eksporcie. Szczegóły obrotów podaje następujące zestawienie (w milionach franków):

	1938	%	1937	%
Import z Metropolii	3.532	75,7	3.125	76,5
z zagranicy i kolonij francuskich	1.134	24,3	958	23,5
	4.666	100	4.083	100
Eksport do Metropolii	4.756	84,2	3.559	82,1
do krajów zagr. i kolonij francuskich	894	15,8	775	17,9
	5.650	100	4.334	100

Handel zagran. Algerii w 1938 r. wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o 583 miliony franków po stronie importu i o 1,316 milionów fr. fr. po stronie eksportu, przy czym zmalał udział Metropolii w imporcie o 0,8%, przy wzroście udziału w eksporcie algerskim o 2.1%.

Po stronie importu zaznaczył się wzrost w następujących pozycjach: tkaniny bawełniane i ze sztucznego jedwabiu, cukier, mąki, kasze i zboża, oleje mineralne, pneumatyki, automobile, ziemniaki, a w mniejszym stopniu bydło, wyroby mleczarskie, ryż, jarzyny w konserwach, kawa, herbata, nawozy fosfatowe, maszyny i urządzenia mechaniczne i inne.

Spadek importu zaznaczył się w drzewie budulcowym, siarczanie miedzi, wełnie i skórach surowych, owocach świeżych, siarce, metalach, naczyniach kuchennych, aparatach radiowych, makuchach i innych.

Obroty handlowe polsko - algierskie spadły pod względem ilościowym w porównaniu z rokiem 1937. Szczegółowe statystyki handlu zagranicznego w Algerii nie zostały jeszcze ogłoszone.

Wg dotychczasowych danych Algeria importowała z Polski — (w nawiasach cyfry Gł. Urzędu Stat.):

	1937 r.		1938 r.	
fasola	548 q	(0)	70 q	(396)
ziemniaki	102 q	(0)	—	—
wyka	—	—	5.936 q	(6.000)
węgiel	10.551 T	(128.539)	16.509 T	(101.451)
oleje mineralne	128 q	(—)	—	—
cynk walcowany	41 q	(—)	—	—
fajanse sanitarne	219 q	(269)	177 q	(106)
szkło	115 q	(48)	92 q	(—)
naczynia emaliowane	42 q	(64)	191 q	(217)
siedzenia do krzeseł	22 q	(—)	—	—
dykty klejone	991 q	(1.517)	21 q	(—)
zabawki	1 q	(—)	—	—

Pod względem wartości obroty handlowe polsko - algerskie wzrosły o 3,282 tys. fr. w imporcie z Polski, oraz o 6,642 tys. fr. w eksporcie do Polski, jak to wynika z poniżej zamieszczonego zestawienia:

	Eksport:		Import:	
1937	(4.752.000 zł)	8.844.000 frs.	(2.002.000 zł)	1.788.000 frs.
1938	(3.101.000 zł)	13.586.000 frs.	(2.083.000 zł)	5.070.000 frs.

(Cyfry w nawiasach — wartość obrotów polsko-algerskich wg Głównego Urzędu Statystycznego).

Jeśli chodzi o import poszczególnych towarów, nasuwają się następujące uwagi:

Produkty rolne: Fasola i ziemniaki są sprowadzane za pośrednictwem kupców francuskich a to z następujących powodów: a) Zezwolenia importowe na te produkty są wydawane przez władze centralne w Paryżu, co w dużym stopniu utrudnia korzystanie przez kupców algerskich z tych zezwoleń. b) Importerzy algerscy sprowadzają zasadniczo mniejsze partie towarów (zwłaszcza jeśli chodzi o fasolę) i dlatego wygodniej dla nich jest zaopatrywać się w te produkty u importerów zwłaszcza marsylijskich.

W roku sprawozdawczym po raz pierwszy importowano do Algerii większe partie nasion (wyki) z Polski. Import nasion do Algerii, w związku z prowadzoną przez zarząd kolonii polityką mającą na celu oddanie pod uprawę rolną nowych przestrzeni drogą ich nawadniania (budowa zapor wodnych i tworzenie sztucznych rezerwuarów), ma widoki rozwoju i z tego powodu, wydaje się wskazane zwrócić na te możliwości uwagę eksporterów polskich.

Import drzewa budulcowego z Polski spadł głównie z powodu braku zainteresowania polskich eksporterów drzewnych rynkiem algerskim, oraz braku stałych kontaktów z rynkiem przy pomocy reprezentantów. Podkreślić należy, że eksporterzy polscy nigdy dotychczas nie wykorzystywali kontyngentu specjalnego przyznanego Polsce na import drzewa do Algerii.

Import drzewa budulcowego uległ w 1938 r. spadkowi (12,503 t. w 1938 wobec 23,032 t. w 1937 i 20,269 t. w 1936 r., jeżeli chodzi o budulec nieobrobiony, oraz 73,772 t. w 1938 wobec 84,985 t. w 1937 i 81,653 t. w 1936 jeżeli chodzi o budulec tarty). W tych warunkach jest oczywiste, że przy dostawach utrzymali się jedynie stali dostawcy, utrzymujący ścisły kontakt z rynkiem algerskim.

Import węgla polskiego. Jakkolwiek cyfry handlu specjalnego wykazują nieznaczną zwyżkę tego importu, wydaje się jednak — biorąc pod uwagę statystyki polskie — że import ten skurczył się nieznacznie. Dlatego biorąc pod uwagę, że węgiel polski sprowadzany jest głównie dla celów bunkrowych, miarodajnymi są cyfry handlu ogólnego.

Jeśli chodzi o *przetwory przemysłowe* (fajanse sanitarne, wyroby szklane, naczynia emaliowane), eksporterzy polscy nie wykorzystują w pełni możliwości, jakie rynek algerski przedstawia dla tych wyrobów. Eksporterzy polscy pracują w tej dziedzinie za pośrednictwem obcych reprezentantów, ograniczając się do sprzedawania im towarów fob Gdynia, względnie loco fabryka w Polsce, co w dużym stopniu hamuje rozwój tego eksportu. Wzrost importu do Algerii polskich naczyń emaliowanych nastąpił dzięki wejściu na rynek nowego reprezentanta.

Import do Algerii przetworów przemysłowych z Polski wobec trudności, jakie ostatnio na rynku algerskim napotyka eksport z Czech i Japonii, przedstawia duże możliwości rozwojowe w odniesieniu do następujących artykułów: farby, fajanse sanitarne, płytki fajansowe, porcelana, fajanse i szkło stołowe, biżuteria sztuczna, perły szklane, narzędzia rzemieślnicze i rolnicze, wyroby żelazne, wyroby z drzewa itp.

Warunkiem zwiększenia eksportu powyższych artykułów do Algerii jest:

1) rozwinięcie sieci reprezentantów;

2) dostosowanie się do specjalnych wymogów rynkowych, zwłaszcza co do sposobu ustalania cen cif Alger a nie fob Gdynia wzgl. loco fabryka.

Zastosowanie, przewidzianej w obrotach handlowych polsko-francuskich — zasady transakcyj kompensacyjnych może przenieść

znaczne rozszerzenie obrotów, zwłaszcza w stosunku do towarów, których import do Algerii jest skontyngentowany. Jednocześnie wspomnieć należy, że na terenie Algeru zostało powołane do życia Groupement d'Exportateurs et d'Importateurs Algériens, mające na celu ułatwianie transakcyj kompensacyjnych zwłaszcza między Algerią i krajami Europy Środkowej.

Poważny spadek importu dykt klejonych (21 q w 1938 wobec 991 q w 1937) został spowodowany niekonkurencyjnością cen dykt polskich — po spadku kursu franka fr. — w stosunku do dykt francuskich, które z tego powodu zdobyły ostatnio niemal wyłączność na rynku algerskim.

WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW PRZEWOZOWYCH DO BRAZYLII.

Podano nam do wiadomości wypadek, kiedy z winy firmy zaszły niezwykle duże komplikacje z powodu wadliwego wystawienia dokumentów przywozowych. Kilka miesięcy temu miał miejsce następujący fakt: towar wysyłany za granicę został zatrzymany na komorze w celu sprawdzenia tożsamości dokumentów z ładunkiem. Sprawa trwa już dość długo i przybiera charakter formalnego procesu. Trudno dzisiaj przewidzieć jak długo proces ten jeszcze potrwa. Tymczasem firma obciążana jest kosztami składowego a importer nie może dysponować towarem, na którym mu, ze względu na pełny sezon, bardzo zależy. Od terminu płatności odnośnej raty upłynęło już około pół roku. Ze względu na niewykorzystanie przepisanego czasu na importera będzie nałożona wysoka grzywna; nadto grozi mu wciągnięcie na listę niesolidnych importerów, w stosunku do których stosuje się najwyższy wymiar kary.

Zrozumiałą jest rzeczą, że tego rodzaju trudności wynikłe tylko z niewłaściwego wypełnienia dokumentów przewozowych utrudniają akcję rozbudowy stosunków handlowych z danym krajem. W celu uniknięcia na przyszłość podobnych wypadków P. I. E. zwraca uwagę firm polskich na dokładne przestrzeganie przepisów obowiązujących przy imporcie do Brazylii.

USPRAWNIENIE WYMIANY HANDLOWEJ Z PALESTYNĄ.

Wobec istniejących niedomagań w handlu z Palestyną i wynikających stąd nieporozumień i długotrwałych sporów między kontrahentami palestyńskimi i polskimi Państwowy Instytut Eksportowy zwraca niniejszym uwagę zainteresowanych eksporterów polskich na istnienie możliwości korzystania z usług Izby Przemysłowo - Handlowej Palestyńsko - Polskiej w Tel Aviv bądź to dla przeprowadzenia arbitrażu bądź też dla dokonania ekspertyzy. Izba ta na żądanie gotowa podjąć się arbitrażu zgodnie z istniejącym regulaminem lub wyznaczyć własnego eksperta, przy czym charakter tej instytucji daje maksimum gwarancji bezstronności.

OBJAWY BOJKOTU TOWARÓW NIEMIECKICH WE FRANCJI.

Rozwój nowopowstałych stosunków polityczno-ekonomicznych w Europie wywiera stopniowo również swój wpływ na kształtowanie się handlu zagranicznego. Objawy różnych transfiguracyj w układach handlowych daje się zauważyć niemal że wszędzie a tym bardziej pomiędzy krajami zainteresowanymi bezpośrednio ostatnimi zmianami politycznymi.

W ub. miesiącu centralna organizacja właścicieli wielkich magazynów w Paryżu powzięła uchwałę, na mocy której wielkie magazyny uniwersalne paryskie wstrzymują się całkowicie od importu wszelkich towarów z Niemiec. Ponieważ do chwili obecnej większa część towarów (ubrania gotowe, zabawki, artykuły i sprzęt kuchenny, szkło itd.), produkowanych masowo, była sprowadzana z Niemiec i Czecho-Słowacji, wielkie sklepy znalazły się wobec konieczności zastąpienia ich towarami innego pochodzenia.

Centrale zakupów tych magazynów czyniły próby w kierunku zainteresowania się wyrobami polskimi, jednakże w Paryżu z powodu braku reprezentantów towarów polskich, a także ze względu na brak należytego zainteresowania się nowymi możliwościami zbytu ze strony polskiej, magazyny czuły się zmuszone zwrócić do innych producentów, a szczególnie w kierunku wytwórczości węgierskiej, która rozwinęła przez swoje placówki handlowe dużą propagandę. W tej chwili zawierane, względnie zawarte już transakcje mają charakter próbny i rynek zbytu nie jest jeszcze całkowicie opanowany.

Ze względu na to, że wielkie magazyny w Paryżu są bardzo poważnymi odbiorcami różnych towarów i posiadają także swe oddziały we francuskich posiadłościach zamorskich (a specjalnie w Algerze, Tunisie, Maroku i Franc. Afryce Zachodniej) powstaje konieczność ze strony polskich eksporterów nawiązania kontaktu z centralami zakupów wielkich magazynów w Paryżu i zbadania, w jakiej mierze wytwórczość Polska mogłaby wykorzystać nowopowstałe możliwości zbytu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1939 R.

ALGER. W „Dzienniku Urzędowym Algeru" z dn. 4 VII 39 ukazał się dekret, na mocy którego postanowienia francuskiego rozporządzenia z dn. 5 I 37 o wprowadzeniu względnie podwyżce podatku kontyngentowego na drewno rozciągnięte zostały również i na Alger.

CHINY. Rząd Narodowy wydał zakaz importu towarów luksusowych do obszaru nie okupowanego przez Japonię.

Zakaz obejmuje głównie takie artykuły jak wino, tytoń, towary jedwabne, kosmetyki, ozdoby, zabawki, instrumenty, cukier, owoce, wełnę i bawełnę, drzewo i papier.

W poszczególnych wypadkach Ministerstwo Finansów udziela specjalnych pozwoleń przywozu.

EIRE (W. P. Irlandia). Ostatnio ukazały się trzy nowe zarządzenia urzędowe (27 VI 39) dotyczące kontyngentowania importu żarówek elektrycznych: import żarówek elektrycznych uzależniony został rozporządzeniem kontyngentowym Nr 34 od specjalnych licencyj przywozowych. Rozporządzenie powyższe tyczy się żarówek o napięciu 5—35 volt i zużywające nie mniej niż 1 i nie więcej niż 60 watów.

Siódmy okres kontyngentowania został ustalony rozporządzeniem Nr 34 od dnia 1 VIII 39 r. do 31 VII 1940 r. Dopuszczona do importu ilość żarówek wynosi 30 tys. sztuk o napięciu 4—35 volt. Dziewiąty okres kontyngentowy ustalony rozporządzeniem Nr 31 z dnia 27 sierpnia 1936 roku uzupełniony rozporządzeniem z 25 VI 37 roku trwać będzie od 1 VIII 39 do 31 VII 40 r. Dopuszczona ilość żarówek elektrycznych wynosi 50 tys. sztuk. Wchodzą tu w rachubę żarówki zużywające więcej niż 1500 volt.

FRANCJA. W „Dzienniku Urzędowym" z dnia 1 VII 39 ukazało się rozporządzenie, na mocy którego nowa pozycja celna, dotycząca cła na melasę (tar. 92 A i 92 B) wejdzie w życie dopiero z dniem 1 X 39 r.

W „Dzienniku Urzędowym" z dnia 6 VII 39 r. ukazał się dekret, na mocy którego został zniesiony zakaz importu towarów pochodzenia japońskiego do Francji. Należy jednak podkreślić, iż japońskie towary przy imporcie do Francji względnie jej posiadłości muszą posiadać świadectwa pochodzenia, wystawiane przez francuskie władze konsularne w Japonii.

HOLANDIA. W myśl królewskiego rozporządzenia z dnia 21 VI 39 import pojedynczej (nieskręcanej) przędzy lnianej został skontyngentowany.

Z dniem 1 lipca rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania przywozu do Holandii następujących artykułów:

	Okres bazowy	Przydział auton.	
Papier:			
tapety	1933—34	90%	wagi brutto
celofan itp.	1934	100%	„ „
drukarski i pisem.	1933—34	50%	„ „
księgi biurowe	1933—34	50%	„ „
luksusowy	1933—34	50%	„ „
do pakowania	1933—34	50%	„ „
wyroby z papieru	1933—34	50%	„ „
Nawozy sztuczne	1 VII 32—1 VII 33	30%	„ „
Saletra chilijska	1933—34	100%	„ „
Wapień	1933—34	100%	„ „
Woda amoniakowa	1934	100%	wagi netto
Śruby żelazne	1933	40%	wagi brutto
Podstawy do izolat.	1933	100%	„ „
Przędza lniana	1935	50%	„ „
Komplety skrzynk.	1935	60%	M^3

W porównaniu z ubiegłym okresem warunki kontyngentowania powyższych towarów pozostają bez zmian.

INDIE BRYTYJSKIE. Dotychczasowa stawka celna importowa w wys. 30% ad val. na kryolit (Eisstein) została zniesiona.

INDOCHINY. Na mocy dekretu z dn. 13 IV 39 import towarów oznaczonych zagranicznymi znakami polityczno-propagandowymi został zakazany.

KUBA. W „Dzienniku Urzędowym" Nr 331 z dn. 24 V 39 ukazało się zarządzenie, na mocy którego na import i eksport został nałożony podatek w wys. przy eksporcie — 1 centa od 1 kg, przy imporcie zaś w wys. 1 centa od każdej paczki. Powyższe zarządzenie weszło natychmiast w życie.

ŁOTWA. Gabinet Ministrów postanowił zniżyć cło importowe na różnego rodzaju gatunki papieru o 25—40% celem zwiększenia konsumcji wewnętrznej tego artykułu.

Do importu bezcłowego został dopuszczony cement na okres od 15 VI 39 do 31 X 39.

NIEMCY. W „Dzienniku Urzędowym" Nr 155 z dnia 8 VII 39 ukazało się rozporządzenie, wprowadzające szereg zmian do dotychczasowej taryfy celnej.

Zmiany powyższe tyczą się przede wszystkim poz. 361 tar. niem., która to pozycja została rozbita na dwa punkty A i B, przy czym pod punktem B ujęto nawozy sztuczne zawierające fosfor i inne domieszki.

Nadto została rozszerzona pozycja 651 A tar. niem. dotycząca papy.

NIGERIA. Zostały podane do publicznej wiadomości kontyngenty importowe na towary bawełniane i ze sztucznego jedwabiu na okres od 1 VII 39 do 30 VI 1940 r.:

						yardów²
Niemcy	uzyskały kontyng.	za	tow.	baweł.		2.863.000
Holandia	„	„	„	„	„	2.408.000
Włochy	„	„	„	„	„	2.153 000
Japonia	„	„	„	„	„	2.005.000
U. S. S. R.	„	„	„	„	„	2.702 000
Każdy in. kraj	„	„	„	„	„	1.820.000

Na sztuczny jedwab kontyngenty zostały rozdzielone w sposób następujący:

Włochy	1.693.000 yard²
Niemcy	542.000 yard²
Japonia	412.000 yard²
Syria	209.000 yard²
Każdy inny kraj	90.000 yard²

NORWEGIA. Z dniem 1 VII 39 zostały wprowadzone następujące zmiany do dotychczasowej taryfy importu: Cło zasadnicze na pończochy wykonane całkowicie z jedwabiu sztucznego zostało podwyższone z 10 Kr. na 14 Kr. od 1 kg, na pończochy półjedwabne cło podwyższono z 7 Kr. na 8,40 Kr. Na forniery i tapety drzewne stawka celna została podwyższona z 15% a. val. na 3 Kr. od 1 kg.

PARAGWAJ. Od pozwolenia przywozowego zwolnione zostały paczki pocztowe o wartości do 30 złotych pesów i towary importowane przez podróżnych nie przeznaczone do handlu.

STANY ZJEDN. A. P. Z dniem 13 VIII 39 r. import włoskich towarów jedwabnych zostanie obłożony cłem wyrównawczym. W szczególności dotyczy to następujących towarów: jedwabnej przędzy surowej, farbowanej, zamszu, krepy, tiulu, towarów dzianych i pończoch.

SYRIA — LIBAN. Na mocy rozporządzenia z dn. 27 VI 39 Nr 130 L. R. import nawozów sztucznych, obciążonych dotychczas cłem, został od cła zwolniony.

Rozporządzenie powyższe weszło natychmiast w życie.

SZWAJCARIA W szwajcarskim dzienniku handlowym ukazało się zarządzenie, regulujące import kartofli jadalnych. Przydział kontyngentów importowych został uzależniony od ilości przywiezionych kartofli w lipcu 1937 r. Należy zaznaczyć, że niewykorzystane kontyngenty nie mogą być przeniesione na następne okresy.

SZWECJA. Z dniem 10 VII 39 dodatek importowy od kazeiny został ustalony od 1 kg netto w wys. 10 eorów.

Rząd szwedzki postanowił podnieść cło importowe na następujące rodzaje rur żelaznych:

Nr taryfy	gatunek towaru	dodatek celny do 100 kg kor. szwedz.
	rury:	
—	walcowane albo ciągnione na gorąco i inne bez szwów	—
	Łączniki stalowe:	
Z. 782	nieobrobione, nitowane i składane o zewnętrznym przekroju 50 mm lub więcej	Netto 2
„	mniej niż 50 mm	Netto 3

TURCJA. W „Dzienniku Urzędowym“ Nr 4221 z dnia 1 V 39 r. ukazało się zarządzenie, na podstawie którego niektóre towary importowane do Turcji z przeznaczeniem na reeksport uzyskały ulgi importowe zgodnie z art. 14 tureckiego prawa taryfowego. M. in. wchodzą pod uwagę następujące towary: kamgarn czysty albo mieszany z przędzą bawełnianą, jedwab sztuczny, skóry solone, tkaniny lniane, jutowe i inne dla produkcji worków, czyste tkaniny lniane, drut miedziany, cynk, materiały plastyczne jak celuloid, bakelit, galalit, blacha żelazna, sól amoniakalna, cukier.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przetwory owocowe. Firma importowa w Belgii pragnie wejść w kontakt z producentami miąższów oraz soków owocowych. R/18868/76/S.

Wytłoki buraczane. Importem wymienionego artykułu interesuje się firma belgijska. R/19479/38/S.

Zwierzyna. Firma francuska zamierza zająć się w nadchodzącym sezonie importem żywej zwierzyny, a mianowicie królików, bażantów, kuropatw, jeleni itp. R/19512/31/S.

Słoma. Firma angielska poszukuje dostawcy słomy żytniej, mającej służyć do przerobu na słomki do picia napojów. R/19630/38/S.

Artykuły spożywcze. Firma syryjska, o której informacje znajdują się w P. I. E., interesuje się importem z Polski artykułów branży spożywczej. E/18911/21/H.

Chemikalia. Firma agenturowa w Indiach Bryt. interesuje się importem z Polski farb i chemikaliów tekstylnych. E/17974/47/H.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa w Peru pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich z zakresu branży technicznej i włókienniczej. E/19061/95/H.

Różne. Firma agenturowa importująca również na własny rachunek interesuje się nast. artykułami pochodzenia polskiego: dykty, artyk. spożywcze, materiały budowl., artyk. dla gospod. domowego oraz przędza wełniana i z włókien roślinnych. E/19060/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Singapore interesuje się importem z Polski nast. artykułów: materiałów budowlanych, wyrobów bawełnianych, sprzętu kuchennego i wyrobów metalowych. E/12151/3B/H.

Różne. Firma agenturowa w Indiach Bryt. interesuje się importem z Polski różnych artykułów. — E/17977/22/H.

Różne. Firma turecka z dobrymi referencjami interesuje się importem z Polski nast. artykułów: materiałów bawełnianych, wełnianych, naczyń emaliowanych, papieru i różnych wyrobów metalowych. — E/18695/95/H.

Figurki szklane. Rynek amerykański ma zapotrzebowanie na figurki szklane (rodzaj wiedeńskich). 18448/54 sz.

Pudełka ozdobne na czekoladki. Rynek amerykański ma zapotrzebowanie na pudełka ozdobne na czekoladki. Również firmy angielskie zgłaszają takie zapytania. 18453/64 sz.

Drewniane paciorki. Firma amerykańska poszukuje dostawców paciorków drewnianych. 14619/54 sz.

Wełniane zwierzątka. Instytut posiada wzory małych zwierzątek wykonanych z czesanki wełnianej. Duże możliwości zbytu istnieją w Anglii. 18710/54 sz

Kwiaty sztuczne. Firma afrykańska poszukuje dostawców luksus. kwiatów sztucznych. 18987/3B/64 sz.

Guziki. Firmy angielskie interesują się możliwościami zakupu w Polsce wszelkiego rodzaju guzików. 18867/64 sz.

Guziki. Firmy szwajcarskie pragną zakupić guziki różnych rodzajów. 18596/sz.

Metalowe części do torebek damskich. Firma angielska interesuje się zakupem części do torebek damskich. 17799/64 sz.

Metalowe sprzączki, guziki itp. Firma w Unii Afryki Połudn. interesuje się zakupem w Polsce drobnych artykułów do odzieży, jak guziki, sprzączki, klamry. Wzory w Instytucie. 16036/64 sz.

Wyroby koszykarskie. Firma kanadyjska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich 19101/49 sz.

Miarki kieszonkowe. Firma niemiecka poszukuje na reeksport do USA wytwórców miarek kieszonkowych. 18162/64 sz.

Zwierzęta ze szkła. Na rynku amerykańskim istnieje zapotrzebowanie na zwierzątka szklane i inne figurki ze szkła. 18877/63 sz.

Instrumenty muzyczne. Firma w Unii Poł.-Afryk. interesuje się importem harmonij oraz innych instrumentów rżniętych i dętych. 16428/29 sz.

Zabawki. Firma w Ameryce Płd. interesuje się importem zabawek metalowych, drewnianych, papierowych, wyrobów zakopiańskich i huculskich. — 15125/95/54 sz.

Galanteria. Firma w Ameryce Płd. interesuje się importem galanterii wszelkiego rodzaju. 15125/95/64 sz.

Szachy, warcaby. Firma francuska interesuje się importem z Polski szachów, warcabów i innych zabawek i gier drewnianych. 15907/54 sz.

PODATEK DOCHODOWY OD UPOSAŻEŃ.

Według postanowień art. 45 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 2, poz. 6) osoby, które:

a) otrzymują wynagrodzenie od różnych służbodawców:

b) otrzymują od jednego służbodawcy dwa lub więcej wynagrodzeń periodycznych, bądź też obok wynagrodzenia periodycznego również wynagrodzenia jednorazowe, o ile łączna suma wynagrodzeń za dany rok kalendarzowy przekracza 4.800 zł, obowiązane są po upływie danego roku uiścić tytułem podatku dochodowego według działu II ustawy różnicę, jaka przypada do zapłaty od łącznego rocznego wynagrodzenia według skali art. 43, a łączną kwotą podatku potrąconego przy wypłacie uposażeń w ciągu ubiegłego roku.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 15 lutego 1939 r. L. Rej. 1971/37 orzekł, iż:

1) Art. 45 p. b) ustawy o podatku dochodowym mówiąc o wynagrodzeniach periodycznych, otrzymanych od jednego służbodawcy, ma na myśli wynagrodzenia należne za ten sam okres czasu.

2) W przypadku otrzymania od jednego służbodawcy w jednym roku wynagrodzenia za ten rok i zaległego wynagrodzenia za rok poprzedni należy przy obliczaniu różnicy podatku zastosować stopę procentową, przypadającą od każdego rocznego wynagrodzenia oddzielnie.

ODSZKODOWANIE ZA UTRACONĄ KONCESJĘ.

W wyroku z dnia 4 IV 1939 r. L. Rej. 4354/37 Najwyższy Trybunał Administracyjny ustalił zasadę, iż odszkodowanie otrzymane przez przedsiębiorstwo za utraconą koncesję podpada pod pojęcie wpływów ze zrealizowania majątku, przewidzianych w art. 7 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr. 2/1936, poz. 6), a więc wolnych od opodatkowania. Odszkodowanie za utraconą koncesję jest bowiem równoznaczne z ustąpieniem prawa majątkowego i nie może być uznane za wypłatę spodziewanych zysków z przedsiębiorstwa, stanowiących przychody w rozumieniu przepisów zawartych w art. 6 ustawy o podatku dochodowym.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

SKRÓCENIE TERMINU WOLNEGO OD POSTOJOWEGO NA STACJACH PORTOWYCH DLA PRZESYŁEK DRZEWA.

Na podstawie § 16 p. 44 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych zostało zarządzone aż do odwołania skrócenie terminu wolnego od postojowego na wszystkich stacjach portowych w Gdyni i Gdańsku dla przesyłek drewna do wywozu morzem z 96 godzin bieżących na 48 godzin bieżących.

Z ważnością od 1. VII 1939 r. zostały skrócone następujące terminy wolne od postojowego:

Na podst. § 14 p. 21 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych termin wolny od postojowego przy załadowaniu węglarek i platform czteroosiowych oraz platform dwuosiowych o długości 10 m. i wyżej z 24 godzin bieżących na 8 godzin służbowych tj. godzin, w czasie których odbywają się czynności ładunkowe na stacjach.

Na podst. § 16 p. 44 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych termin wolny od postojowego przy wyładowaniu platform czteroosiowych oraz platform dwuosiowych o długości 10 m. i wyżej z 24 godz. bieżących na 12 godzin bieżących.

Wyjątek stanowią przesyłki wyładowywane na torach ogólno ładunkowych, o których przybyciu powiadomiono odbiorcę po godzinie 15. Przy tych przesyłkach termin wolny od postojowego skraca się z 24 godzin bieżących do 18 godzin bieżących.

TRANSATLANTYCKA KOMUNIKACJA LOTNICZA Z KANADĄ.

Lotnicza komunikacja transatlantycka między Kanadą a Anglią została otwarta 24 czerwca br.

Trasa regularnej transatlantyckiej lotniczej służby pocztowej jest następująca: z Montrealu do Shediak, Nowy Brunszwik, via Botwood, Nowa Funlandia i Foynes, Irlandia.

Początkowo przeloty poczty lotniczej z Anglii do Kanady będą odbywać się raz na dwa tygodnie; w ciągu lipca br. komunikacja ta ma być rozszerzona i odbywać się co tydzień.

Inauguracja powyższej transatlantyckiej służby pocztowo-lotniczej i definitywnego wyboru powyższej trasy oznacza ostateczny i definitywny wybór tej trasy jako najlepszej i najbardziej ekonomicznej zwłaszcza w miesiącach letnich.

Lotnicza służba pocztowa przez Atlantyk do Kanady będzie obsługiwana przez Trans-Canada Air Lines i Imperial Airways.

Koszty przesyłki listów zwyczajnych ½ uncjowych z Anglii do Kanady wynoszą 30 centów. Koszty przesyłki listów zwyczajnych z Kanady do Nowej Funlandii będą wynosić 10 ct za pół uncji wagi.

Lotnicza służba pasażerska będzie stopniowo również uruchamiana przy czym na razie będą rozpoczęte pasażerskie loty próbne w lecie b. r.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

SZKOLENIE FACHOWCÓW DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zawiadamia, że Komisja stypendialna Rady Handlu Zagranicznego w celu skoordynowania i zorganizowania akcji szkolenia fachowców dla handlu zagranicznego, zamierza we wrześniu br. dokonać nowego przydziału praktyk.

Kandydatom na praktyki zagraniczne stawiane są następujące zasadnicze warunki: nieprzekroczony wiek 28 lat, znajomość przynajmniej 2 języków obcych, ukończone studia handlowo-ekonomiczne, oraz ukończona służba wojskowa. Praktyki krajowe będą się odbywały w firmach i instytucjach handlu zagranicznego w Warszawie, Gdyni i ośrodkach przemysłowych. Praktyki zagraniczne będą uzupełnieniem praktyk krajowych, w celu umożliwienia stypendyście dalszej specjalizacji obranej gałęzi handlu zagranicznego. Stypendia te podlegają zwrotowi. Kandydatami na praktykę zagraniczną będą osoby, które z dodatnim wynikiem odbyły praktykę krajową. Praktyki zagraniczne trwać będą 1—2 lat. W czasie odbywania praktyki krajowej, kandydaci otrzymywać będą wynagrodzenie około 150 zł miesięcznie, a w czasie odbywania praktyki za granicą — 75 proc. płacy urzędnika kontraktowego polskiej służby konsularnej na danym terenie.

Zgłoszenia kandydatur osób zamieszkałych na obszarze okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w terminie do 1 sierpnia br. należy kierować do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, względnie do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10.



SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM I HANDLU RYBNO-ŚLEDZIOWYM.

W drugiej połowie lipca br. dowozy ryb z połowów naszych rybaków były stosunkowo nie wielkie, gdyż wyniosły łącznie około 300 centnarów rozmaitych ryb morskich, przeważnie fląder, dorszy i śledzików. Z powodu istniejących jeszcze dostatecznych zapasów dorszy mrożonych, rybacy nasi nie wyjeżdżali na połowy dorszy na wody Bornholmu. Towar ten sprzedawano w stanie świeżym handlarzom względnie miejscowym wędzarniom, częściowo także do Gdańska. Wymienione połowy przybrzeżne są ograniczane i dostosowane ściśle do możliwości zbytu surowca gdyńskim przedsiębiorstwom handlowo-przemysłowym.

Z własnych naszych połowów dalekomorskich, polskie statki towarzystw dalekomorskich dowiozły w ciągu drugiej połowy lipca br. łącznie około 1.500 kanties czyli beczek morskich śledzi solonych sezonu szkockiego, a poza tym ponad 20,000 kg śledzi świeżych oraz około 10,000 kg rozmaitych innych ryb morskich. Niezależnie od tego do gdyńskiego portu rybackiego w Gdyni dowieziono szereg transportów importowanych śledzi solonych szkockich pochodzących z tegorocznego sezonu. Na połowach śledzi na morzu Północnym znajdują się obecnie wszystkie nasze lugry oraz trawlery rybackie.

Po przeprowadzonej w ub. roku próbie połowu homarców na wodach Skagerraku oraz przeróbki ich na konserwy, jak już donosiliśmy, wyruszyła również w tym roku, na początku lipca — wyprawa rybacka z Gdyni, która składała się ze szkunera Marie Alice oraz 8-miu kutrów rybackich. Wyprawa ta przybyła do portu duńskiego Skagen, który zamierzała wykorzystać za bazę pomocniczą. Przybycie statków oraz plany całej ekspedycji, poprzedzonej niepotrzebnie kampanią prasową natrafiły wszakże na poważne trudności w Skagen, gdzie władze duńskie, zaniepokojone prawdopodobnie o los swego przemysłu przetwórczego, postanowiły nałożyć na dowieziony przez nasze kutry surowiec cło, stawiając tym całe przedsięwzięcie pod znakiem wątpliwej opłacalności. Na skutek tego kilka kutrów powróciło już do Gdyni, przysparzając organizatorom wyprawy pewne koszty, jakkolwiek dowiadujemy się od Morskiego Instytutu Rybackiego, że bynajmniej nie zaniechał realizacji swego przedsięwzięcia. Historia „wyprawy homarcowej" odbiła się żywym echem na łamach prasy codziennej.

Obroty handlowe portu rybackiego w Gdyni w związku z ożywionymi ostatnio dowozami śledzi sezonu szkockiego, pochodzącymi zarówno z własnych naszych połowów, jak i z importu — znacznie wzrosły. Dowodem tego pomyślnego zjawiska może być fakt, że w ciągu drugiej połowy lipca br. ogółem wysłanych zostało koleją ponad 170 wagonów śledzi do zaplecza. Stosunkowo mniejsze ożywienie panuje w handlu świeżymi rybami, które nie znajdują stale jeszcze zbytu, odpowiadającego liczbie naszej ludności. Pomyślnym za to ze wszech miar objawem jest wzrost konsumpcji ryb morskich na samym wybrzeżu, zwłaszcza w Gdyni, gdzie obecnie już we wszystkich restauracjach podają potrawy rybne, a poza tym w ciągu bieżącego roku otwarte zostały trzy specjalne jadłodajnie rybne.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ostatnim tygodniu lipca br. następujące ceny w złotych, za towar z polskich połowów i za importowany, oclony, franco wagon port rybacki:

Śledzie solone z polskich połowów:

„Mewa" i „Delfin": nowy połów, śledzie szkockie: lekko solone — brak, twardo solone: za 1/1 beczkę: small matties 75, matties 82, matfulle i fulle: 84, za 2/2 połówki o 4 zł drożej.

„Korab": nowy połów, śledzie szkockie, lekko solone: brak, twardo solone: za 1/1: smal matties 75, matties i matfull: 80, za 2/2 połówki o 4 zł drożej. Jarmuckie *Korab:* matties 66, holenderskie: sm. matties 63, matties 65.

„Pomorze": nowy połów, śledzie szkockie: matties: 80, jarmuckie „Mewa": FF. za 1/1: matties: brak, matf. 64, jarmuckie „Mewa" A: sm. matties i matties brak, matfull 48, „Mewa" FF. za 2/2, matties: 69, Mercur: matties i matful: 58, Ylen: 47, Delfin: PP. za matfulle jarmuckie 58.

Importowane śledzie solone:

Nowe szkockie matiesy: Stornowayskie na wyczerpaniu, Lerwikowskie, za 2/2: 110 zł, med. selec. large.

Nowe szkockie twardo solone: I. trade: sm. matties 75, matis 90, matf. 95, II. trade: sm. matties brak, matties 85, matf. 90, za 2/2 o 5,50 zł drożej.

Nowe szkockie, crownbrandy: za 1/1, crownmatties 80, za 2/2 o 5,50 zł drożej.

Jarmuckie, angielskie: I trade: sm. matties 70, matties i matfull 80.

Jarmuckie holenderskie: za 1/1: od 60 do 65.

Islandzkie oryginalne, zeszłoroczne: za 1/1: 68.

Norweskie: islandzkie zeszłoroczne: 60, SLOO i VAAR: 36 do 39.

Mrożone i świeże ryby:

za 100 kg, dorsze mrożone bez głów, czyszczone: bałtyckie 46 zł, islandzkie 50 zł.

„Ławica": dorsze mrożone, czyszczone, bez głów, za 100 kg: 50 zł, zębacze mrożone: 80 zł, okonie morskie 85 zł, dorsze solone: filety Seelachs: 120 zł, dorsze w skrzyni: 50, dorsze solone w beczce, za beczkę 110 kg dorszy: 60 zł.

Rybakom płacono za 100 kg świeżych ryb: węgorze: 110 zł, do 180 zł, śledziki: 20 zł do 32 zł, flądry: 40 do 120 zł, dorsze: 10 do 18 zł, certy: 70 zł.

W Hali Targowej na Rynku

płacono w detalu, za 1 kg w złotych: *ryby żywe i śnięte:* łosoś z Redy: od 7 do 8 zł, węgorz żywy: 3,—, węgorz śnięty: 2,50, flądry małe: 0,70, duże: 1,10 zł, steinbuty (skarpie): 1,40, dorsze małe świeże: 0,70 do 1,00, dorsze duże: 0,60, dorsze mrożone wobec nadmiaru dorszy świeżych — nie sprzedawano, karp żywy: 2,60 do 3,—, karp śnięty 2,30 zł, szczupak żywy: 3,—, śnięty szczupak od 2,— do 2,40, liny: 2.60 żywe, a śnięte: 2,— do 2,40, karaś żywy: 2,40, śnięty: 1,40, okoń od 0,70 do 1,20, płocie: 0.60 do 1,00.

Ryby wędzone i smażone: za 1 kg w złotych — węgorz: 3,40 do 4,50, małe węgorze: 2,60, flądry od 1,— do 2,80 zł, dorsz wędzony lub smażony: 1,80.

ZAGADNIENIE REGULACJI CEN NA RYBY ŚWIEŻE Z POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH I DALSZE.

Nasze rybołówstwo przybrzeżne i dalsze opiera się przede wszystkim na połowach dorszy, a do niedawna i szprotów. Połowy dorszy wynosiły w roku 1936 ca 3 miliony kg, szprotów zaś ca 15 milionów kg. Po znanym powszechnie katastrofalnym spadku połowów szprota w roku 1937, przemysł rybny Wybrzeża i zaplecza został zmuszony do importowania tego surowca, mającego dla niego podstawowe znaczenie. Połowy dorszy odbywają się nadal i jak to zwykle bywa w rybołówstwie, ze zmiennym szczęściem. Połowy te koncentrują się na Helu, w Jastarni, Kuźnicy, Władysławowie i Gdyni. Dowozy, jak zaznaczyliśmy, są bardzo nieregularne. Częste są wypadki, iż jednego dnia, gdy połów wynosi np. 200 ctr. i cena przeciętna waha się około 10,— zł*) za 1 ctr., następnego dnia przy zwiększonym dowozie np. — 2.000 ctr. cena spada do 5,— zł za 1 ctr.

Sytuacja taka odbija się w pierwszym rzędzie na handlu, gdyż zaplecze otrzymując w jednym dniu transport po cenie x zł, a w drugim x + 5 nie zgadza się na tego rodzaju sytuację, i stara się obniżyć ostatnią cenę do ceny dnia poprzedniego. Na tym tle wynika szereg nieporozumień, a ostatecznie traci firma wysyłająca z Gdyni. W interesie ogólnym należy przeto dążyć do ułatwienia pracy zdrowym placówkom, które w tych warunkach napotykają na szereg trudności, tym bardziej, iż w obecnej atmosferze, jaka panuje w tej gałęzi handlu, pojawia się szereg drobnych firm, pracujących na krótką metę metodą spekulacyjną.

W dalszym ciągu stan taki nie wpływa również korzystnie i na sytuację rybaków, którzy w istniejących warunkach nie mogą pracować normalnie ze względu na ciągle zmieniającą się sytuację na rynku sprzedaży. Należy podkreślić, iż od dłuższego czasu urzędowe sfery rybackie w Gdyni czynią szereg wysiłków w kierunku unormowania tego stanu rzeczy, dotychczas jednak ze względu na skomplikowany charakter tego zagadnienia nie osiągnęły pełnych rezultatów. Zdaniem naszym ze względu na zbieżność w tym wypadku interesów handlu i rybołówstwa, należałoby pracę w tym kierunku skoordynować w rękach urzędowych sfer rybackich oraz samorządu gospodarczego, gdyż na tej drodze sprawa ta mogłaby być rozwiązana w całości. Zagadnienie to staje się tym bardziej poważne i naglące, iż należy się liczyć z możliwością uruchomienia naszych własnych połowów szprota. W chwili obecnej import szprotów odbywa się pod ścisłą kontrolą Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, która na podstawie instrukcji Ministerstwa Przemysłu i Handlu nadała mu pewne trwałe formy organizacyjne, zapewniające odpowiedni podział surowca, kontrolę cen zakupu i sprzedaży itp. Należałoby więc przewidzieć również pewne normy organizacyjne, zapewniające zdrowy handel w wypadku, kiedy na skutek uruchomienia połowów własnych. import szprotów zostanie zahamowany.

W związku z powyższymi faktami koniecznym się staje uregulowanie dowozów ryb świeżych (przede wszystkim dorszy i ewentualnie szprotów) z własnych połowów, jak również wprowadzenie regulacji cen.

Odnośnie regulacji dostaw należałoby, zdaniem naszym, dążyć do scentralizowania w miarę możności dostaw w Wielkiej Wsi oraz rozbudowania w jak najszybszym tempie istniejącej tam hali i chłodni rybnej. Wielka Wieś w stanie obecnym jest portem, przeznaczonym dla rybołówstwa przybrzeżnego oraz dalszego, i zdaniem naszym, w tym kierunku powinien postępować jej rozwój.

Jest zupełnie jasnym, iż scentralizowanie w całości połowów przybrzeżnych i dalszych

---
*) Wyczyszczone z głowami.

w tym porcie nie da się przynajmniej w najbliższym czasie przeprowadzić, jednakowoż wyraźna polityka w tym kierunku skieruje całe zagadnienie na realne tory.

Co się tyczy regulacji cen, możnaby tu przyjąć system, stosowany za granicą (Anglia, Szwecja), ustalania cen minimalnych dla rybaków. W wypadku nadmiaru towaru w danym dniu niesprzedane przez rybaków partie są zakupywane przez fabrykę mączki rybnej po cenie minimalnej. Przy tego rodzaju organizacji musiałby istnieć jednak t. zw. fundusz interwencyjny, któryby służył na pokrywanie rozpiętości cen pomiędzy ceną, płaconą normalnie przez fabrykę mączki rybnej, a ceną minimalną.

Tego rodzaju rozwiązanie nie jest jedyne, a raczej jest tylko fragmentem jednego z wielu innych rozwiązań tej sprawy. Na jedno wszakże należy zwrócić uwagę, iż zagadnienie regulacji połowów i cen w naszym rybołówstwie dalszym i przybrzeżnym jest zagadnieniem bardzo ważnym, i wymagającym szybkiego rozwiązania.

KŁOPOTY Z MAŁYMI ŚLEDZIAMI SOLONYMI.

Co roku rozmaicie wyglądają połowy śledzi. Przed kilkoma laty był nadmiar śledzi dużych tak zwanych matfuli.

W obecnym sezonie szkockim jest nadmiar śledzi małych t. zw. smal-mattiesów, mniej jest za to śledzi średnich (mattiesów) a najmniej śledzi dużych. Tego rodzaju niespodzianki w połowach dają dużo kłopotu importerom śledzi w Gdyni. Odbiorcy w kraju przyzwyczajeni są bowiem do pewnych wielkości śledzi, i trudno sprzedać tam smal-mattiesy, gdzie idą tylko matfule. Aby przezwyciężyć te trudności importerzy śledzi w Gdyni obniżyli ceny na smal-mattiesy tak, że obecnie różnica w cenie na jednej dużej beczce wynosi 15 zł w stosunku do ceny za beczkę mattiesów. Nie wszyscy zaś wiedzą o tym, że zakupuje się śledzie solone w Anglii tylko partiami całymi. Kupuje się łącznie partię różnych wielkości śledzi (smal-mattiesy, mattiesy i matfule) i nie można nabyć tylko partię jednej wielkości np. tylko same mattiesy. Nic więc dziwnego, że w ten sposób sprzedaje się również śledzie w Gdyni czy w Gdańsku. Odbiorca w kraju musi również zakupywać różne wielkości śledzi, chociaż importerzy wyraźnej presji w tym kierunku nie wywierają. Obniżka ceny jest tu największym argumentem. Tak więc w handlu śledziowym przy imporcie mamy wyraźnie transakcje wiązane (konieczność kupowania różnych wielkości łącznie), podczas gdy przy sprzedażach odbiorcom w kraju trudno narzucić tego rodzaju transakcje.

TOW. „KORAB" ZAKUPIŁO TRAWLER ZA GRANICĄ.

Gdyńskie tow. połowów dalekomorskich „Korab" zakupiło ostatnio we Francji używany trawler rybacki. Jest to statek stalowy, zbudowany przed 20 laty w Montrealu w Kanadzie. Wymiary statku są następujące: długość 38,07 m, szerokość 7,17 m, zanurzenie 3,14 m. Siła maszyn parowych 480 HP. Statek otrzymał ostatnio najlepszą klasę biura Veritas i ubezpieczony został wraz ze sieciami na kwotę 150.000 zł.

Po podniesieniu flagi polskiej na statku, nastąpił z Francji wyjazd na połowy na morze Północne. Załoga składa się z 16 osób.

Statek otrzymał znak rej. GDY. 150, a nazwę „Korab IV" i spodziewany jest w Gdyni po powrocie z połowów w połowie sierpnia br. Trawler „Korab IV" jest czwartym z kolei statkiem tow. „Korab", które dotychczas uprawiało połowy za pomocą trzech lugrów rybackich.

ROZWÓJ FABRYKI MĄCZKI I OLEJÓW RYBNYCH.

Znajdująca się w gdyńskim porcie rybackim Fabryka Mączki i Olejów Rybnych wykazuje w zakresie swej działalności coraz to pomyślniejszy rozwój. Wymieniona placówka przerabia ryby i odpadki z nich na mączkę rybną, tran i oleje rybne. Początkowo przerabiano surowiec, pochodzący z dowozów transportów rybnych tylko do Gdyni, w ostatnich miesiącach sieć dostawców surowca uległa zwiększeniu przez organizację dowozów z całego wybrzeża morskiego.

O ile w okresie 1937/38 przerobiono łącznie około 248.000 kg surowca, o tyle w okresie 1938/39 fabryka przerobiła już 1.038.000 kg, czyli czterokrotnie więcej. Z dowiezionego w ostatnim okresie surowca około 70% stanowiły ryby względnie odpadki z nich, pochodzące z polskich połowów. Z przerobu surowca uzyskano ca 17% gotowych produktów w postaci mączki rybnej i tranu. Całkowite wykorzystanie fabryk wyraża się cyfrą 30%. O wzmożonej działalności zakładu przetwórczo-rybnego świadczyć może również czas pracy i stopień jej zatrudnienia. Otóż o ile w pierwszym roku swej działalności fabryka pracowała na jedną zmianę, o tyle w drugim roku zatrudnia już pracowników na dwie a nawet na trzy zmiany.

GDAŃSKIE POŁOWY ŚLEDZI A INTERESY POLSKIE.

Na wzór zapoczątkowanych w Polsce w roku 1933 własnych połowów dalekomorskich śledzi na morzu Północnym przez towarzystwa, posiadające swe siedziby względnie bazy rybackie w Gdyni, rozpoczęto w roku 1938 również w Gdańsku uprawianie przemysłu śledziołówczego. Powstało tam mianowicie przedsiębiorstwo pod nazwą: „Danziger Heeringsfang" G. m. b. H. o kapitale niemiecko-gdańskim, które rozpoczęło swą działalność od zakupienia w Cuxhaven dwóch używanych niemieckich lugrów, którymi poczęto dowozić do Gdańska śledzie solone. Pobudka tego

przedsięwzięcia kryje się nie w samej chęci zaopatrzenia w śledzie mało pojemnego rynku gdańskiego, który posiada świetnie rozwinięty importowy handel śledziowy, ile w zmienionych ostatnio warunkach tego handlu w związku z przesuwaniem się go z Gdańska do Gdyni.

Wymienione względy, którym brak bezpośredniego uzasadnienia gospodarczego, spowodowały założenie w ostatnich tygodniach bieżącego roku nowego, drugiego z kolei przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich śledzi, jakie powstało pod nazwą f-my „Kormoran" o mieszanym kapitale holendersko-niemieckim oraz kierownictwie holenderskim. Według zapowiedzi nowe to towarzystwo, które podjęło swą działalność przy pomocy lugrów holenderskich, ma w najbliższym czasie zamiar poważnie zwiększyć tabor swej flotylli rybackiej do 20 statków. Dowozy śledzi solonych, pochodzących z połowów gdańskich, względnie z importu tymi statkami, mają według nadziei przedsiębiorstwa — znaleźć rynek zbytu na obszarze celnym Gdańska (Zollinland), który pomyślany jest zapewne za teren Rzeczypospolitej. Takie stawianie sprawy jak i zapowiadana realizacja zamierzeń gdańskich, wywołuje ze strony polskiego przemysłu śledziołówczego skoncentrowanego w Gdyni, z rozmaitych tytułów liczne zastrzeżenia.

Zastrzeżenia te wysuwane są z uwagi na szereg serwitutów, jakie ciążą na gdyńskich towarzystwach połowów dalekomorskich z tytułu ich udziałów w przemyśle śledziołówczym. Z serwitutów tych wymienić należy nałożone na poszczególne towarzystwa obowiązki tego rodzaju, co konieczność budowy jednego statku rybackiego na stoczni krajowej wobec dwóch statków, nabytych za granicą, zabieranie na połowy polskich beczek i soli, zaopatrywanie statków w towary pochodzenia krajowego, oparcie bazy rybackiej o port gdyński, polszczenie załóg itp. Zbytecznym jest podkreślać, że przedsiębiorstwa powyższe poddawane są w zupełności zarządzeniom i polskiej kontroli celnej.

Są to zasadnicze kwestie, posiadające znaczenie obligatoryjne w zakresie usług, wypełnianych przez te przedsiębiorstwa śledziołówcze, niezależnie od pionierskiej roli, jaką niewątpliwie posiadają one na tym odcinku naszej gospodarki morskiej.

Ponieważ na razie nie wiadomo nic o przejęciu tychże samych serwitutów przez wspomniane gdańskie przedsiębiorstwa śledziołówcze, które pragnęłyby zapewne lokować swe śledzie na terenie całego polskiego obszaru celnego, wypływa słusznie problem zrównania pod tymi względami przedsiębiorstw gdańskich z gdyńskimi. Podobnie jak nie byłoby podstaw odmawiania przez obydwie grupy przedsiębiorstw — penetracji handlowej wspólnego rynku zbytu, nie ma też — według opinii gdyńskich sfer rybackich — podstaw do odrębnego traktowania polskiego i gdańskiego przemysłu śledziołówczego.

Śledzie, poławiane przez polskie przedsiębiorstwa dalekomorskich połowów, są zasadniczo uważane za produkt obcy i jedynie na skutek wypełniania przez te przedsiębiorstwa wymienionych wyżej serwitutów, nałożonych na nie przez władze — śledzie z własnych połowów ulegają procesowi naturalizacji, stając się śledziami polskimi i wówczas są zwalniane od cła.

Logicznie wysuwane zastrzeżenia gdyńskiego przemysłu śledziołówczego wobec powstającego młodego przemysłu gdańskiego są dziołówczego skoncentrowanego w Gdyni, więc całkowicie uzasadnione.

Z drugiej strony niechęć dobrowolnego poddania się gdańskiego przemysłu śledziołówczego zarządzeniom i kontroli polskich władz celnych, wywoływać musi wrażenie poniechania penetracji handlowej polskiego zaplecza, co jest zresztą logiczną konsekwencją wynikłej sytuacji.

Kronika zagraniczna

ANGIELSKI HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY PRZECIWKO WYSOKIM CENOM NA RYBY ŚWIEŻE.

Ostatnio kupcy i przemysłowcy rybni, zrzeszeni w „National Federation of Fish Friers Ltd.", wysłali alarmujący telegram do angielskiego ministra rolnictwa i rybołówstwa o treści następującej: „Ceny ryb osiągnęły ostatnio tak wysoki poziom, że Federacja rozważa w tej chwili projekt zupełnego powstrzymania się od zakupu. Jedynie natychmiastowe zapewnienie przez Ministerstwo interwencji w tej sprawie może powstrzymać zamierz. przez nas akcję".

Ministerstwo odpowiedziało na ten telegram odmownie t. zn. uchyliło się od wszelkiej interwencji. Takie stanowisko Ministerstwa podyktowane jest rzeczywiście trudną sytuacją, jaka obecnie powstała w rybołówstwie angielskim, w związku ze wzrostem cen na ryby świeże. Niewątpliwą korzyść odnoszą w tym wypadku rybacy, głównie właściciele trawlerów, którzy twierdzą, iż właśnie wzrost cen chroni ich przed deficytową pracą i w wypadku obniżki grożą nawet unieruchomieniem połowów. Poruszona przed paru tygodniami na łamach „Komunikatu Portu Rybackiego w Gdyni" sprawa zakupu węgla polskiego przez właścicieli trawlerów, miała właśnie swe źródło w trudnej sytuacji finansowej, w jakiej się rybołówstwo angielskie wówczas znajdowało.

Z drugiej strony żądania handlu i przemysłu są o tyle uzasadnione, że zwyżka cen odbije się właśnie na kupcu i przemysłowcu.

Normalna cena ryb świeżych w hurcie wynosi 3 s. 6 d za „stone", podczas gdy w chwili obecnej 8 s. 6 d za tę samą miarę. Nic dziwnego więc, że kupiectwo buntuje się przeciwko takiemu stanowi rzeczy, uważając, iż o ile będzie musiało podnieść swoje ceny w detalicznej sprzedaży w tej samej proporcji, to konsument w ogóle przestanie kupować.

Mimo to groźba strajku ze strony kupców i przemysłowców nie wydaje się być poważną, a to ze względu na współpracę przemysłu rybnego z przemysłem ziemniaczanym.

Znane są angielskie „fish and chips" ryby świeże smażone razem z odpowiednio przysmażonymi ziemniakami. Jest to produkt masowo spożywany przez Anglików i dzięki temu oba te przemysły: rybny i ziemniaczany są związane ze sobą wspólnymi interesami. Mimo to toczą się pozakulisowe rozgrywki wewnętrzne i przemysł rybny obawia się, iż w wypadku zaprzestania pracy chociażby nawet tylko na krótki okres, w celu zadokumentowania swego stanowiska, sytuacja taka może być wykorzystana przez przemysł ziemniaczany dla zwiększenia własnych wpływów przy współpracy.

Że względów powyższych nie należy się spodziewać, ażeby zapowiedziana obecnie przez angielski handel i przemysł rybny walka, przybrała charakter ostrzejszy.



GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY



SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja na rynku towarów kolonialnych w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego nie uległa zmianie. Handel podstawowymi artykułami tj. kawą i herbatą, jak i korzeniami odbywa się normalnie. Zapasy poszczególnych towarów są dostateczne i pokrywają całkowite zapotrzebowanie rynku zaplecza, a nawet w niektórych wypadkach odczuwa się nadmiar towaru.

Mimo naprężenia międzynarodowego praca handlu portowego odbywa się normalnie i nie naraża w najmniejszym stopniu — poza względami koniunktury ściśle sezonowej — na uszczerbek handlu hurtowego najbliższego i dalszego zaplecza.

Gdyńscy importerzy towarów kolonialnych i owoców południowych niezależnie od korzystania z własnych przydziałów kontyngentowych, otrzymują pewne propozycje przejęcia niektórych partyj towarów od importerów gdańskich, którzy po nasyceniu rynku Wolnego Miasta, posiadają nadmiar pozwoleń przywozu zwłaszcza na owoce południowe.

Jeśli chodzi o obroty handlowe, ogólną sytuację rynkową określić można jako spokojną. Tendencja cen na kawy i herbaty jest spokojna, na korzenie i owoce suszone raczej słaba.

Kawa:

Zapasy kaw są dostateczne, zwłaszcza środkowo-amerykańskich. Pewien brak odczuwa się w kawach brazylijskich.

Ceny na poszczególne gatunki kawy surowej za 1 kilogram oclonej loco magazyn importera, kształtowały się ostatnio następująco:

Victoria — Rio VII	3,40 do 3,45 zł
Capitania	3,70 zł
Santos	4,30 do 4,40 zł
Guatemala	5,00 do 5,40 zł
Costa Rica	5,80 do 6,00 zł
Tanganika	4,80 do 4,90 zł

Herbata:

Zapasy herbaty są dostateczne i całkowicie pokrywają zapotrzebowanie rynkowe.

Ceny na poszczególne gatunki herbaty za 1 kilogram oclonej loco magazyn importera kształtowały się ostatnio następująco:

Cejlon	13,80 do 14,00 zł
Sumatra	13,60 do 13,80 zł
Darieeling	16,00 do 18,00 zł
Travankora	14,50 do 15,00 zł

Kakao:

Za kakao z Indyj Holenderskich za 1 kilogram towaru oclonego loco magazyn importera notowano: kakao holend. 3,00 do 3,50 zł w zależności od zawartości tłuszczu.

Korzenie:

Za poszczególne gatunki korzeni, za 1 kilogram towaru oclonego loco magazyn importera notowano następujące ceny:

pieprz czarny	3,30 do 3,40 zł
pieprz biały	3,90 do 4,00 zł
ziele angielskie	6,10 do 6,20 zł

Towaru jest na ogół dużo, brak jedynie cynamonu Lignea z Chin.

Owoce suszone:

Z uwagi na sprzedaż w wielkich ilościach świeżych owoców krajowych, zapotrzebowanie na owoce suszone jest nieznaczne i ogranicza się jedynie do niezbędnych potrzeb w zakresie gastronomiczno-cukierniczym.

Zapasy owoców suszonych są u importerów naszych dostateczne. Ceny na nie wykazują wszakże na ogół tendencję słabą.

Dla orientacji podajemy niżej ceny na poszczególne gatunki owoców suszonych, notowane ostatnio w handlu hurtowym w Gdyni: za kilogram towaru oclonego loco magazyn importera:

sułtanki tureckie	1,65 do 1,80 zł
koryntki	0,96 do 1,02 zł
migdały włoskie	6,40 do 7.00 zł
śliwki kalifornijskie	1,60 do 1.70 zł
jądra morelowe	5,90 do 6,10 zł
jądra orzechów laskowych	7,00 zł
kokosy mielone	4,50 zł

Zbyt owoców suszonych jest na ogół nierównomierny. Tylko niektóre gatunki owoców wykazały nieznaczną nadwyżkę a mianowicie sułtanki tureckie, wielkie migdały włoskie, również kokosy mielone.

Jeśli chodzi o sytuację na rynkach zakupu, należy zauważyć, że na skutek bardzo szczupłych kontyngentów przywozowych na owoce suszone z Italii, wzrosło zainteresowanie na migdały i orzechy z Portugalii. Ceny zakupu na migdały portugalskie są w stosunku do cen włoskich o 10 procent wyższe. Ostatnio zwiększyło się nieco zapotrzebowanie na koryntki, jednak dowozy tego towaru są słabe. Znaczny spadek cen zakupu zanotowano ostatnio na orzechy tureckie, który wynosi ca 40%

w stosunku do cen z maja br. Sułtanki tureckie spadły w zakupie o ca 20% w zależności od gatunku.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

Wielkie ilości krajowych owoców świeżych tj. czereśni, wisien, truskawek, malin, poziomek itd. spowodowały prawie zupełnie brak zainteresowania się importowanymi owocami południowymi zarówno na wybrzeżu, jak i rynku zbytu zaplecza. Obroty w pomarańczach zarówno palestyńskich, jak i włoskich oraz hiszpańskich, są znikomo małe z wymienionych wyżej względów. Z dowiezionych w drugiej połowie czerwca br. transportów pomarańczy hiszpańskich, wprowadzono na rynek zaledwie 10 procent. Cena sprzedaży w hurcie notowana jest od 1,— do 1,05 zł za kilogram, podczas gdy koszt własny towaru samego importera wynosi do 1,30 zł za kilogram. Owoc hiszpański jest poza tym nie najlepszej jakości i trzeba go sortować.

Importerzy poczynili już zakupy na dostawę pomarańczy z portugalskiej kolonii Mosambique, skąd pierwsze transporty spodziewane są w Gdyni w połowie sierpnia. Ceny zakupu na ten towar wahają się od 14/9 do 17/— sh. za skrzynię w zależności od jakości towaru oraz sposobu zakupu.

Na rynku daje się odczuwać brak cytryn, spowodowany słabymi ich dowozami. Eksporterzy włoscy odmawiają dostaw firmom finansowo słabym, nie mogącym się na czas wywiązać ze zobowiązań. Również na rynkach zakupu w Italii podaż cytryn jest ostatnio znacznie mniejsza wskutek zmniejszonych zbiorów. Ceny zakupu wahają się od 85 do 90 lirów za skrzynię fob port załadowania. W handlu hurtowym importerzy gdyńscy uzyskują za parę skrzyń cytryn Verdelli 90,— do 92,— złote.

Dowozy bananów są w dalszym ciągu ograniczone i ceny na nie utrzymują się na wysokim poziomie. Za karton bananów wagi 10 kg notowano w hurcie loco stacja załadowania 37,— do 38,— zł. Ostatnio nadeszło kilka transportów bananów kanaryjskich, pochodzących z transakcji kompensacyjnej. Z uwagi na brak zezwoleń na import bananów z Jamajki, sprowadzono banany z Kamerunu francuskiego. Kontyngenty na nie są większe, aniżeli w poprzednich miesiącach, jednak ogólnie zmniejszony dowóz bananów do Polski nie jest w stanie pokryć zapotrzebowania na ten smaczny owoc południowy.

Z innych owoców świeżych pochodzenia zagranicznego, znacznie mniejszym zainteresowaniem cieszyły się ostatnio włoskie śliwki t. zw. burbanki. które notowano w hurcie po 1,10 zł za kg w klatkach pięciokilogramowych, loco Gdynia, podczas gdy poprzednio osiągały cenę 1,50 zł za kg. W związku z tym zakup tych śliwek został poważnie ograniczony.

Dowozy innych owoców świeżych, importowanych poprzednio w większych ilościach z zagranicy, głównie pomidorów duńskich i holenderskich, ustały zupełnie.

Ostatnio podzielono kontyngenty przywozowe na winogrona z Holandii i Grecji. Pierwszych dowozów tych owoców spodziewają się niektóre gdyńskie firmy importowe już w połowie sierpnia br.

Zapoczątkowany od połowy czerwca br. przez kilka importowych firm owocowych — eksport jagód z Polski do Anglii rozwija się nadal pomyślnie, przy czym towar uzyskuje dobre ceny. Zapotrzebowanie na polskie jagody w Anglii nie może być niestety w całości pokryte, a to z uwagi na okoliczność, iż urodzaj na jagody u nas niezupełnie dopisał. Eksport jagód do Anglii przechodzi głównie przez port gdyński i obejmuje tygodniowo kilkanaście tysięcy koszyków (łubianek). Częściowo eksport ten odbywa się jeszcze przez port hamburski.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w ostatnim okresie czasu następujące ilości owoców południowych:

	10 VII 39	20 VII 39
pomarańcze hiszpańskie	9.800 skrz.	9.800 skrz.
pomarańcze palestyńskie	9.748 skrz.	5.965 skrz.
pomarańcze włoskie	7.095 kltk	7.665 kltk
cytryny	4.049 skrz.	2.511 skrz.
grapefruity	1.614 skrz.	635 skrz.

Jak wynika z porównania stanu owoców południowych na przestrzeni wymienionego okresu czasu, zmniejszeniu uległy zapasy pomarańczy palestyńskich (ca 40%), grapefruitów (ca 60%) i cytryn (ca 50%), natomiast nieznacznie zwiększyły się zapasy pomarańczy włoskich, podczas gdy stan zapasów pomarańczy hiszpańskich nie uległ zmianom.

URODZAJ OWOCÓW W DANII.

Tegoroczne zbiory owoców w Danii szacuje się na 80 mil. kg jabłek, 10 mil. kg gruszek, 8 mil. kg śliwek itd. Wartość ogólną tych zbiorów oblicza się na 40 do 50 mil. kor.

EKSPORT OWOCÓW Z WŁOCH DO NIEMIEC UTRUDNIONY.

Eksport włoskich owoców do Niemiec napotyka na coraz nowe trudności. Obecnie niemieccy importerzy oferują 130—150 lirów za cetnar świeżych brzoskwiń, podczas gdy kupcy włoscy uzyskują za nie lepsze ceny wewnątrz kraju. Jedynym wyjściem byłby transport owoców drogą morską, która jest tańsza od kolei. Sprawą tą zainteresowali się armatorzy skandynawscy, których flota obsługuje linie morza Śródziemnego, Północnego i Bałtyku.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.